No. 71. Practische Bibliotheek. Prijs f 1.25

AUTOMOBIELRIJDEN

DOOR

TOM SCHILPEROORT
Hoofdredacteur van „Auto-Leven".

GEÏLLUSTREERD.



BAARN. — J. F. VAN DE VEN.

Title: Automobiel-rijden

Author: Tom Schilperoort

Release Date: April 2, 2012 [EBook #39354]

Language: Dutch

Produced by The Online Distributed Proofreading Team at
http://www.pgdp.net

Opmerkingen van de bewerker

De tekst in dit bestand wordt weergegeven in de originele, verouderde spelling. Er is geen poging gedaan de tekst te moderniseren.

Afgebroken woorden aan het einde van de regel zijn stilzwijgend hersteld. Voetnoten zijn hernummerd en verplaatst naar het eind van het hoofdstuk.

Overduidelijke druk- en spelfouten in het origineel zijn gecorrigeerd; deze zijn voorzien van een dunne rode stippellijn, waarbij de Brontekst via een zwevende pop-up beschikbaar is. Variaties in spelling zijn behouden. Een extra verduidelijking of vertaling is beschikbaar bij woorden die voorzien zijn van een dunne groene stippellijn.

Van de meeste illustraties is een vergroting beschikbaar door op de betreffende illustratie te klikken.

Een overzicht van de aangebrachte correcties is te vinden aan het eind van dit bestand.

Dit Project Gutenberg e-boek bevat externe referenties. Het kan zijn dat deze links voor u niet werken.

Bibliotheek voor Sport en Spel

GEÏLLUSTREERD.

No.	1.	SAMSON, **Voetbal-Sport, Voor en Tegen**	35 Cent
„	2.	GROOTHOFF, **Voetbal-Scheidsrechter**.—**Tweede druk**	75 „
„	3.	**Voetbal**, Volledige Handleiding.—**Vijfde druk**	35 „
„	4.	TENNISSER, **Lawn Tennis**.—**Vierde druk**	45 „
„	5.	SINCLAIR, **Water-Polo**.—**Tweede druk**	35 „

„	6.	SMINK, **Cricket**. Handleiding.—**Tweede druk**	35	„
„	7.	JHR. R. v. R., **Croquet**, Handleiding.—**Tweede druk**	35	„
„	8.	**Handleiding Kegelen.**—**Tweede druk**	35	„
„	9.	GODEFROY, **Korfbal**, Handleiding.—**Derde druk**	45	„
„	10.	**Handleiding Hockey**, Regels en Wenken.—**Tweede druk**	45	„
„	11.	VAN BOOVEN, **Hockey**, Engelsche Regels	75	„
„	12.	**Volledige Handleiding Roeien.**—**Tweede druk**	45	„
„	13.	**Volledige Handleiding Zeilen.**—**Tweede druk**	60	„
„	14.	DISSE, **Zwemschool**.—**Tweede druk**	45	„
„	15.	DISSE, **Droogzwemmen**.—**Derde druk**	35	„
„	16.	KUFAHL, **Schermen**.—**Tweede druk**	60	„
„	17.	**Boksen.**—**Derde druk**	45	„
„	18.	J. E. TOL, **Worstelen**. 51 Foto's.—**Derde druk**	45	„
„	19.	J. A. SCHUTTER, **Schoonrijden**	60	„
„	20.	A. P. L. SPUYBROEK, **Kolven**	60	„
„	21.	**Handleiding Rolschaatsenrijden**	45	„
„	22.	DISSE, **26 Openluchtspelen**.—**Tweede druk**	45	„
„	23.	VAN E., **Halteren**, voor Dames en Heeren.—**Tweede druk**	45	„
„	24.	JAEGER, **Skiloopen**	35	„
„	25.	WESTRA, **Kaatsen**, Volledige Handleiding	60	„
„	26.	ULYSSES, **Wielrennen en Trainen**	45	„
„	27.	HARTMANN, **Wandelen en Springen**	45	„
„	28.	HARTMANN, **Hardloopen**, Cross Country.—**Tweede druk**	45	„
„	29.	**Handleiding Balwerpen**	45	„
„	30.	**Handleiding Handboogschieten**	45	„
„	31.	TOEPOEL, **Ju Jutsu**, Japansche Vecht-Methode.—**Tweede druk**	75	„
„	32.	R. JOHN, **Motorboot-Sport**	75	„
„	33.	VAN RIESEN, **Manoeuvres**.—**Tweede druk**	75	„
„	34.	**Golfspel**, Regels en Wenken	45	„
„	35.	SCHAKER, **De Jonge Schaker**.—**Tweede druk**	45	„
„	36.	BROEKKAMP, **Jonge Dammer**	ƒ 1.35	
„	37.	BROEKKAMP, **Handleiding Dammen**.—**Tweede druk**	45 Cent	
„	38.	BROEKKAMP, **De Dammer**, gewijzigde centrumopening.—**2e druk**	45	„
„	39.	LEEFSON, **Meest voork. Dansen** en **beleefdheidsvormen**.—**2e dr.**	45	„
„	40.	**Handleiding Skatspel.**—**Tweede druk**	45	„
„	41.	**Kleine Billardschool.**—**Tweede druk**	45	„
„	42.	YVONNE, **Spelenboek**, Whist, Ombre, Pandoeren enz.—**Vierde druk**	45	„
„	43.	YVONNE, **Wat zullen wij Spelen?** 100 Spelletjes.—**Tweede druk**	60	„
„	44.	**Padvindershandboek**, 3 dl. in één band	ƒ 1.25	
„	44	**Spelletjes voor Jonge Padvinders.**—**Tweede druk**	35 Cent	
„	45.	ANTON, **Training voor Roeien en Zwemmen**	45	„
„	46.	ANTON, **Paardensport**, Wenken voor beginners.—**Tweede druk**	60	„
„	47.	YVONNE, **Hoe leer ik Dansen?**—**Tweede druk**	45	„
„	48.	DE COUBERTIN, **Practische Lichaamsoefening**	60	„
„	49.	LECUYER, **Het Sabelschermen**, met 15 Foto's	45	„
„	50.	EVERTS, **Techniek en Tactiek Hockey**	45	„
„	51.	CHARLEMONT, **Fransch Boksen**	45	„

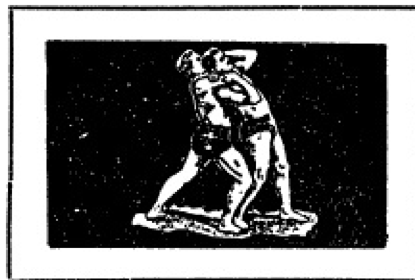
„	52.	C. TURNER, **Regels Badmintonspel**	45	„
„	53.	DISSE, **Bijzondere Zwemoefeningen**	45	„
„	54.	JOLIZZA, **Tien bekende Dansen**	45	„
„	55.	MEA, **Het Boek der Patiënces**, 50 Patiënce-Spelen.—**Tweede druk**	45	„
„	56.	STABENOW, **Bridge**, Een beknopte Handleiding	45	„
„	57.	MERKESTEIJN, **Het rijden van Bok**	45	„
„	58.	VAN BOOVEN, **Ruby Voetbalregels**	45	„
„	59.	YVONNE, **Sjoelbak en Triktak**. Spelregels	35	„
„	60.	LEEFSON, **Nieuwste Dansen 1916**	60	„
„	61.	VAN DER EEM, **Spelen en Kunstjes**	45	„
„	62.	VAN SANTEN, **Wandelsport en Training**	45	„

AUTOMOBIEL-RIJDEN.

AUTOMOBIEL-RIJDEN

DOOR

TOM SCHILPEROORT.



MENS SANA IN CORPORE SANO

BAARN.—J. F. VAN DE VEN.

INHOUD.

AUTOMOBIEL-RIJDEN.

„Simple when you know how!” zeggen de Amerikanen. En zeker is dit van toepassing op het besturen van automobielen.

Want al moge het feit, dat gedurende de laatste tien jaren er in de behandeling van de machine, 'n groote vereenvoudiging is gekomen, door de steeds groeiende vervolmaking van het mecanisme, ook van groote invloed zijn geweest op de besturing, toch blijft 't besturen van 'n auto iets, wat op zich zelf beschouwd, méér den man betreft, die bestuurt, dan de machine, die zich besturen laat.

En in dit kleine verhaal, dat ik u ga doen, omtrent de ervaringen, welke de automobilist in z'n functie als bestuurder langs den weg kan opdoen, zal slechts ternauwernood en niet meer dan strikt noodig is, sprake zijn van het mecanisme, en héél veel van andere dingen. We gaan zelfs in dit boekje van de gedachte uit, dat 'n wagen nooit stopt, dan door den wil van z'n bestuurder. We gaan rijden met den meest volmaakten wagen, die ons gedurende deze tochten nooit en panne zal laten, die de grootst mogelijke geruischloosheid betracht, en die door 'n onzichtbaren mecanicien op de meest zorgvolle wijze wordt onderhouden. Met andere woorden, we schakelen alle bedrijfsstoornissen uit, zoolang die niets met het besturen te maken hebben. Alle aandacht kunnen we zoodoende richten op den weg met deszelfs hindernissen, en op ons zelve, opdat onze lichamelijke functiën zoo prompt mogelijk leeren reageeren op de zich op dien weg voordoende hinderpalen, welke ons naar 't leven staan, of minstens doen alsof.

DE BESTUURDER.

De goede en juiste reactie van ons zelf, op wat ons als bestuurder in den weg komt, maakt van ons 'n goed bestuurder. 'n Automobiel- (of motor-)bestuurder, moet snel kunnen handelen, hij moet direct en onmiddellijk kunnen dóórtasten.

Hij moet zich zoo snel rekenschap van 'n situatie kunnen geven, en van de wijze die te beheerschen, dat z'n overleg hierbij achterna komt. Want bij moeilijke problemen bij het besturen, in de vaart, en bij plotseling zich voordoende hindernissen, is er geen tijd voor overleggen. Wat op dat oogenblik handelen doet, en *goed* handelen doet is de resultante van doorproefde ervaring en van wat je „nerf” zou kunnen noemen. Tegenwoordigheid van geest is hierbij vergeleken nog 'n te langzaam begrip. Zelfvertrouwen, met 'n zeker zuiver gevoel van verweer tegen de op de auto ageerende machten gedurende de manoeuvre, redden in de meeste gevallen alleen van 'n ongeval. In dergelijke noodgevallen moeten, om zoo te zeggen, handen en voeten het op direct commando van de zenuwen kennen en doen, zonder controle van 'n uitgedacht plan van verweer.

Hieruit volgt dus al vanzelf, dat aan den toekomstigen automobilist 'n reeks handelingen moeten bijgebracht worden, die dermate vastgeknoopt in z'n hersenen moeten komen te zitten, dat ze zoo noodig instinctmatig moeten kunnen worden uitgevoerd in geval dat snel beleid wordt vereischt. Want het is niet voldoende z'n auto baas te zijn bij 35 K.M. snelheid, maar ook bij het dubbele en, au besoin, bij het driedubbele. Dat men van die hooge snelheden geen gebruik maakt, mag geen reden zijn, dat er iemand achter 't stuurwiel zit, die er niet boven gaan durft of kan. Eerstens kan snelheid op 'n gegeven moment gebiedend noodzakelijk worden of zijn, tweedens is iemand, die, z'n wagen niet harder durft, of kan rijden dan b.v. 35 K.M. daardoor volstrekt niet immuun geworden voor ongevallen. Integendeel zal degene, die boven 'n dergelijke snelheid zich 'n waaghals voelt, en er daarom liever beneden blijft, méér blootstaan aan de kans van 'n ongeval, omdat hieruit blijkt, dat hem voor het bestuurderschap een der daarvoor noodige kwaliteiten ontbreekt, 't geen dus in geval van moeilijkheden in het verkeer, hem noodwendig eens noodlottig moet worden. Het verminderen der maximum-snelheid is dus wel voor 'n dergelijk rijder 'n wijze voorzorg, maar geeft geen zekerheid. Want al verlaagt hij dáárdoor den gevaren-coëfficiënt, deze wordt door z'n gebrek aan rijkunst weer buitensporig verhoogd. En zoo komt het, dat, al ziet men het ze niet aan, vaak die zoo voorzichtig uitziende bestuurders, grooter gevaar voor het verkeer kunnen opleveren, dan zij, die sneller, maar doordacht, hun wagen volledig beheerschen. Want ik zei het reeds vaak elders: *Niet van de snelheid hangt in hoofdzaak het gevaar af, maar van de bekwaamheid van den bestuurder!*[1])

* * *

Men leide uit het voorgaande nu echter niet af, dat „jakkeren” noodzakelijk is, of ten allen tijde gewenscht. Het tegendeel is waar. Maar ieder vervoermiddel

moet door z'n bestuurder in alle stadia beheerscht kunnen worden, omdat nooit met zekerheid vooruit kan worden gezegd, aan welke moeilijkheden, aan den aard van het vervoermiddel eigen, het hoofd moet worden geboden. 'n Goed bestuurder moet dus geacht worden iemand te zijn, die steeds paraat is bij alle gebeurtenissen welke zich tijdens zijn besturen in het verkeer kunnen voordoen, en waarbij met slipkansen en het eventueel springen van 'n band en deszelfs gevolgen moeten worden rekening gehouden. Maar er is meer: 'n goed bestuurder wordt ook geacht iemand te zijn, die z'n helder verstand met talent gebruikt en dus niet, hij moge zoo vaardig in het besturen zijn, als hij wil, bij verkeershindernissen maar doorjakkert, vertrouwend op z'n behendigheid en op z'n „lef” van God-zegen-de-greep! Ik geloof niet duidelijk genoeg te kunnen zijn, door nog eens nadrukkelijk te wijzen dat z.n. rijden „op groot lef” uit den booze is. De uitdrukking moge niet parlementair klinken, ze duidt te goed het euvel aan, om 'n vagere omschrijving te gebruiken. Deze funeste manier van rijden, die bestaat met open knalpot doorrennen van dorpen, wier besturen vriendelijk automobiel-bestuurders verzoeken hun vaart te temperen en welwillend genoeg zijn om 'n fatsoenlijk tempo te billijken; die gedemonstreerd wordt bij het langs suizen van schichtige paarden, waarbij de voerman om matiging van de vaart verzoekt; die inhoudt het om korte bochten jakkeren, zonder op de waarschuwingsborden te letten, of het links full speed passeeren, als niet gauw genoeg aan het verzoek om uit te wijken voldaan wordt, al deze rooversmanieren doen afbreuk aan het prestige, dat ieder gentlemanlike automobilist voor zich en voor z'n sportmakkers moet trachten te handhaven, vooral bij de toch al reeds te vaak voorkomende stugheid der overige weggebruikers tegenover den automobilist, 'tgeen door bovenbedoelde manier van rijden vanzelfsprekend niet wordt verbeterd. Integendeel het geeft leeken en kwaadwilligen 'n schijn van recht te ageeren tegen den automobilist in 't algemeen, wat ten ieders voordeele dient te worden vermeden.

Want dit is mij nog volkomen 'n raadsel, waarom of 't noodig is dat menschen, die ik in hun dagelijksch leven als prettige, aangename en welwillende familievaders ken, opeens tegen iedere kar, iederen boer met 'n kruiwagen, iedere koe, of zelfs tegen 'n simpele kip de snoodste uitdrukkingen van haat uitstooten, zoodra ze achter het stuur van 'n genoegelijke 12 P.K. zitten, en waarmede ze dan voor hun pleizier uit zijn!...

Zou wellicht de nurksche en onwillige boer, die met z'n wagen steeds links op den weg zit en halsstarrig weigert uit te wijken, daarvoor 'n verklaring weten?



HET VERTREK!

Waar we dus vaststelden, dat den automobiel-bestuurder, 'n reeks handelingen moet bijgebracht worden, die hem 'n basis geven om z'n wagen ten allen tijde en goed te besturen, willen we even met den beginneling den weg opgaan, ten einde hem bij z'n eerste passen behulpzaam te zijn.

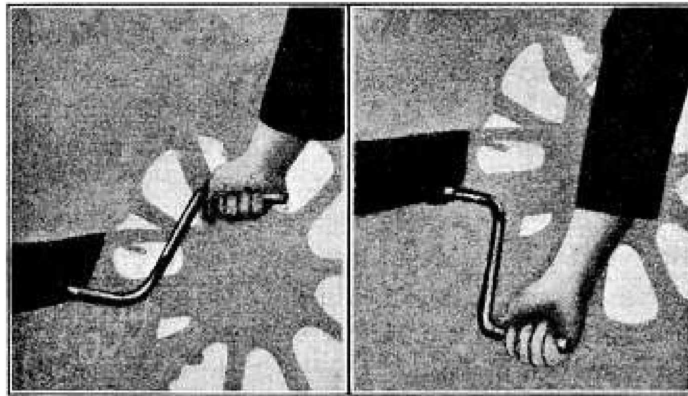


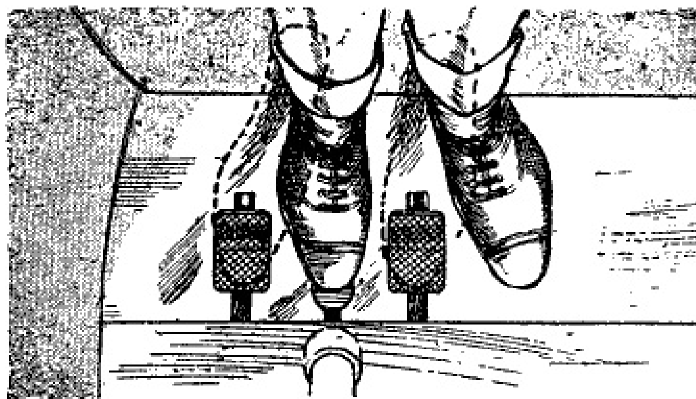
Fig. 1.

Links: de verkeerde methode om den motor aan te slaan. *Rechts*: de goede methode om den motor aan te slaan.

Het allereerste wat bij het afrijden geschieden moet is: zien of de auto water in den koeler heeft, olie in het carter, benzine in de tank, of het contact aanstaat, opdat de motor aangedraaid kan worden, en of de versnellingshandle wellicht niet in de versnelling staat; wat beteekent dat de verbinding tusschen den motor en de achterwielen is ingeschakeld en er dus kans bestaat, dat bij het aanslaan (met de hand aan d' aanzetslinger) de wagen direct aan 't rijden over u heen en op hol zou kunnen slaan, wat minder gewenscht is. Dat aanslaan geschiedt het best, door vóór met flinken ruk van rechts naar links en van onder naar boven te trachten den motor 'n paar toeren te doen maken, eerst langzaam *zonder* ruk den slinger rond te draaien. Hierbij voelt men dan direct of de motor vrij draait of dat de wagen ingeschakeld staat, in welk geval deze onder 't draaien 'n beweging zou maken van vooruit te willen gaan. Bij de nieuwere wagens meest met electrische zelfstarters toegerust is het gevaar overreden te worden natuurlijk uitgesloten, omdat men meestentijds op 't oogenblik dat men met den voet op den knop van dat instrument drukt, reeds achter 't stuur zit. Toch zou 'n bruuske en onverwachte voortbeweging in zoo'n geval zeer schadelijke en hoogstgevaarlijke gevolgen kunnen hebben, zooals men licht zal beseffen. Ook voor den motor zelf, is 'n dergelijk bruusk aanzetten nadeelig. Men zorge er dus voor dat de handle, die de versnellingen regelt, bij het starten in rust staat!

Zoover gekomen, dat de motor loopt en ge achter het stuur zit, zorg dan het eerst dat ge recht gemakkelijk zit. „Ça ne coûte rien, et ça fait tant de plaisir!” denkt ge maar. Ge moet door niets gehinderd worden bij het rijden. Zorg dat uw autojas niet in den weg zit bij het gebruiken van de handles, die zich 'tzij links, 'tzij rechts—dat verschilt bij vele wagens—van u bevinden. Neem 't stuurwiel in de hand, zoo dat ge de kleinst mogelijke beweging met den arm behoeft te maken om het heen en weer te draaien en zoo dat het gemakkelijk te hanteeren is zonder krampachtig te worden vastgehouden. Zijt ge zoover klaar dat ge weg kunt rijden, probeer dan even of de handrem los staat; die handremhandle zult ge naast het versnellingshandle vinden. Is ook dit in orde, druk dan met uw linkervoet van de drie pedalen, welke zich aan uwe voeten bevinden, het meest linksche in (dit is tenminste bij de *meeste* wagens de plaats van het koppelingspedaal), en breng de versnellingshandle in de gleuf, welke u als de plaats voor de eerste versnelling zal worden aangewezen. Door deze manipulatie maakt ge 'n verbinding klaar tusschen den motor en de achterwielen, die evenwel op 't oogenblik dat ge den hefboom verzet, nog door uw voet, die 'n zware veer weerhoudt z'n plicht te doen en daarmede 'n koppeling ontkoppeld houdt, wordt weerhouden z'n uitwerking te toonen. Is nu door het verzetten van dezen hefboom de verbinding in den versnellingsbak, door het in elkaar grijpen van twee stellen tandwielen gereed gekomen, dan kunt ge den voet loslaten, opdat gelijkelijk de veer (ik neem hiervoor nu maar het gemakkelijkste begrip) zich geleidelijk ontspanne, en dus even geleidelijk het draaiende deel van de koppeling met het niet draaiende in contact brengt, en dus ook geleidelijk de verbinding van motor met achterwielen in werking treedt, waarop de wagen langzaam-aan in beweging komt. Men ziet 't nut, het pedaal, (het koppelingspedaal dus), vooral voorzichtig te laten opkomen, opdat de overgang van stilstand in vooruitgang, niet te bruusk geschiede. Trouwens we hebben immers drie pedalen: behalve het koppelingspedaal, nog het rempedaal en het gaspedaal. En van het goede bedienen van alle drie hangt veel af. Daarom is het 't beste den rechtervoet het gaspedaal te doen bedienen, en den linkervoet (zie fig. 2) naast het koppelingspedaal te plaatsen. Bevindt zich het gaspedaal in het midden, wat het meest voorkomt, dan zal de uniforme beweging om den wagen tot stilstand te brengen, het verplaatsen van de twee voeten naar rechts zijn; zit het gaspedaal geheel rechts (wat minder vaak voorkomt) dan worden de voeten naar elkaar toegebracht, waar ze vanzelf ieder op 'n pedaal terechtkomen, d' een op het rempedaal (het rechtsche) d' ander op het koppelingspedaal. Hierdoor wordt het automatisch-worden van deze beweging in de hand gewerkt. Is de stand der pedalen bij uitzondering anders, dan blijve als voorschrift de regel gelden, steeds de voeten zoo te plaatsen, dat ze met 'n vaste zelfde beweging in

den stand, „gereed-om-te-stoppen”, kunnen worden gebracht. In deze beweging kan men zich bij stilstaanden wagen oefenen.



(*De Kampioen*).

Fig. 2.

Nu rijden we de garage uit, 'n goed signaal gevend, opdat mogelijke naderende voertuigen of voetgangers in de straat, die we nog niet overzien kunnen, gewaarschuwd zijn. Het verdient aanbeveling voor hem, die zich 't eerst op 'n auto „waagt”, die eerste maal maar niet zelf uit de garage te willen rijden, en de lessen maar eerst aan te vangen op 'n eenzamen weg, met wat minder verkeer, dan gebruikelijk is in de buurt van stadsgarages. Bovendien maakt het probeeren van dingen, die eenigszins riskant zijn, en waarvan het succes twijfelachtig is, den beginnenden bestuurder maar onnoodig nerveus. Juist met 't oog op de goede „opvoeding” diene, dat begonnen wordt met niets te doen, alvorens de reden of het begrip der handeling volledig is doorgedrongen tot den patiënt. Hoe minder dus in den aanvang bijkomstige dingen, de aandacht van de hoofdpunten afleiden, des te beter.

Gewoonlijk staat bij 'n ervaren bestuurder 'n moderne wagen direct na het verlaten der garage al in de hoogste versnelling, doordat deze tegenwoordig veel vlugger na elkaar kunnen worden ingeschakeld dan vroeger, dank zij mede de veel soepeler motoren. Waar bijna ieder wielrijder tegenwoordig op z'n fiets al drie versnellingen heeft, mag ik de beteekenis van dit woord wel als bekend veronderstellen. Om nu met 'n automobiel van de eerste in de tweede versnelling te komen, drukke men met den voet de koppelingspedaal in, waardoor wéér de koppeling losgedrukt en de gelegenheid geschapen wordt in den versnellingsbak tusschen de tandwielen, 'n nieuwe combinatie te vormen, 'tgeen geschiedt, door het rustig overzetten (b.v. 2 seconden na het vol-indrukken van de pedaal) van den versnellingshefboom in het gleufje dat voor de tweede versnelling is bestemd. Is dit rustig geschied en de hefboom au fond op z'n plaats aangeland, dan wordt weer de koppelingspedaal voorzichtig losgelaten en rijdt de wagen verder, die 't korte oogenblik, die deze manipulatie heeft geduurd, om zoo te

zeggen ge-vrijwield heeft. Dit verklaart waarom het overzetten der versnellings niet te lang mag duren. Heeft de wagen eenige vaart—daarvoor is bij vele moderne wagens hoogstens 'n 10 à 12 K.M. gang noodig,—dan wordt op dezelfde als boven omschreven wijze, de derde versnelling ingeschakeld.

Dies rijden we! Voor we echter voorgoed de wereld in gaan eerst iets over 't remmen.

HET REMMEN.

Om goed te leeren rijden, moet men den wagen ook goed kunnen remmen. Iedere wagen heeft twee remmen, 'n hand- en 'n voetrem. Soms werken die op verschillende deelen van het mecanisme, soms werken ze beiden direct op de achterwielen. Remmen kan van buitengewonen invloed zijn op de duurzaamheid van den wagen en vooral op die van de banden. Door steeds onbedachtzaam te remmen kunnen de bedrijfskosten van 'n wagen aanzienlijk verhoogd worden. Ieder begrijpt dat bruusk de vaart te temperen door remmen, nadeelig *moet* zijn voor het geheele mecanisme.

Over de kwestie welke rem het best te gebruiken is, wordt verschillend geoordeeld. Vast staat, dat in de meeste gevallen de handrem het geleidelijkst remt en daardoor voor het behoud van den wagen het beste is. Maar daarvoor moet 't stuur met één hand worden losgelaten, wat niet in alle gevallen, en bijna nooit in noodgevallen gemakkelijk is. Dan is de voetrem sneller te hanteeren. De voorstanders van de handrem beweren wel, dat ook deze snel genoeg te bereiken is, als men er op geoefend is, maar mij lijkt in gevallen waar het op seconden af gaat, de voetrem verkieselijker. In gevallen van gewoon langzaam stoppen vervalt dit bezwaar. Uitgaand echter van het principe, dat deze en andere handelingen zoo automatisch en daardoor zoo snel mogelijk, met de minste kans op mis te tasten, den bestuurder bij moeten worden gebracht, zullen we even de voetrembeweging nader bezien.

Bij het remmen drukke men in de meeste gevallen, nadat dus *beide* voeten in de stand-om-te-stoppen staan, eerst het koppelingspedaal neer. Door het innemen van dezen stand is vanzelf reeds het gaspedaal losgelaten. Dit is mede 'n voordeel van het remmen met den voet, dat men, om dit te kunnen doen, het gaspedaal los *moet* laten, waardoor de vaart van den wagen al reeds op zich zelf

sterk mindert, omdat hierdoor de gastoevoer naar de motor tot op 'n minimum wordt gereduceerd. Voor 'n beginner en voor 'n bestuurder van 'n kleine automobiel is verder bij remmen het volgende systeem aan te bevelen: gaspedaal loslaten, voeten op beide pedalen brengen, dan éérst de koppelingspedaal, en direct daarna het rempedaal geleidelijk indrukken. Bij goed geconstrueerde zwaardere wagens kan met succes het omgekeerde worden toegepast, d. i. door eerst het rempedaal en op 't laatst pas het koppelingspedaal indrukken, tenminste in gevallen, waarbij vrij vlug de vaart verminderd moet worden. Echter op wagens met wormwieloverbrenging moet, ook al zijn ze zwaarder geconstrueerd, toch de eerste methode worden gevolgd, daar anders evenals bij de kleinere of laaggegierde wagens, de motor en de overbrenging te veel te lijden zou krijgen. Indien 'n wagen zich leent tot de laatste methode, moet de motor ontkoppeld worden, als de wagen niet langer door z'n vaart de thans van gas-verstoken-motor duwt en diens remmend vermogen dus heeft uitgewerkt. Als dàn de motor niet ontkoppeld zou worden, zou de motor stoppen. Bij gelegenheden, waarbij de wagen zeer snel tot stilstand moet worden gebracht, moet zoo mogelijk de handrem tevens worden aangezet. Dergelijke gevallen wenschen wij onze lezers echter niet al te talrijk toe.

Moet men bruusk remmen bij geringe vaart dan drukke men beide pedalen tegelijk in. Doch zoo mogelijk niet al te straf, óók, omdat remmen steeds gróótere uitwerking heeft indien de wielen niet geheel geblokkeerd worden en dus nog vast blijven houden aan de grond, dan wanneer de wagen gaat glijden en dus het wieloppervlak geen houvast meer heeft aan den bodem. De grootste wrijving wordt namelijk verkregen even voordat het slipmoment wordt bereikt. Het beste en 't doelmatigste is praktisch dus 'n procédé, waarvoor echter in moeilijke momenten „nerf” noodig is, n.l. eenige malen snel na elkaar de remmen los te laten en weer aan te zetten, waardoor wèl sterk geremd wordt, op slippen af, maar geen slip ontstaat. Een en ander kan echter alleen routine leeren.

Op hellingen gebruike men de remmen om beurten; wil men zeer voorzichtig dalen bij steile of slibberige hellingen, dan schakele men op de eerste versnelling over, sluit het gas zoo veel mogelijk af, en gebruike verder nog de remmen naar behoefte.

In alle normale gevallen is dus geleidelijk remmen vereischte. Het is heelemaal niet buitengewoon sportief, om b.v. voor 'n gesloten spoorboom heel hard te komen aanrijden, en dan pas vlakbij bruusk te stoppen, als om ieder te laten zien, dat 'n stel banden voor u geen waarde heeft. Want dáármede betaalt ge in hoofdzaak het gelag, terwijl het ook voor uwe passagiers niet aangenaam is. Bovendien, weigert eens een uwer remmen, dan bereidt ge u zelve 'n wèl

onderlegd ongeval, dat ge geheel aan u zelf zult hebben te wijten.

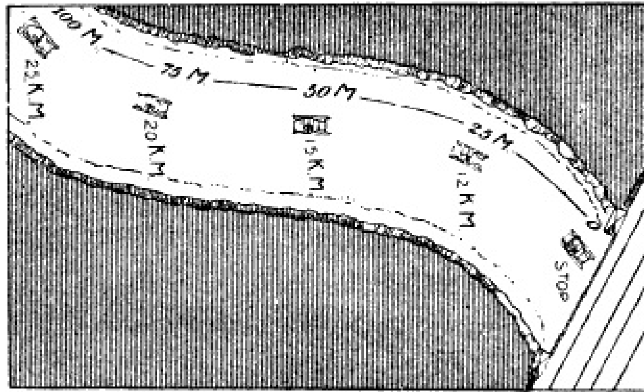


Fig. 3.
Het remmen voor bijv. 'n spoorbaan.

Nog een raad in deze rem-kwestie: *Oefen u goed met beide remmen!* Vergeet niet, zoo ge altijd uw voetrem gebruikt, dat ge 'n handrem hebt ook! Dat komt n.l. voor. Iemand die achter op 'n vrachtwagen reed, verontschuldigde zich later, met te zeggen, dat z'n voetrem geweigerd had. Toen 'm gevraagd werd, waarom ie dan de handrem niet gebruikt had, moest hij erkennen dat hij daar niet aan gedacht had! Dat was àl te automatisch!

Verder zorg er voor dat uw remmen, door modder of stof niet onbruikbaar of half bruikbaar worden. Ge hebt ze altijd noodig en als ze weigeren kan het u en uw wagen noodlottig worden! En behandel ze met zachtheid, spaar ze, gelijk de vogels. Dat is voor uwe geheele wagen 't beste.

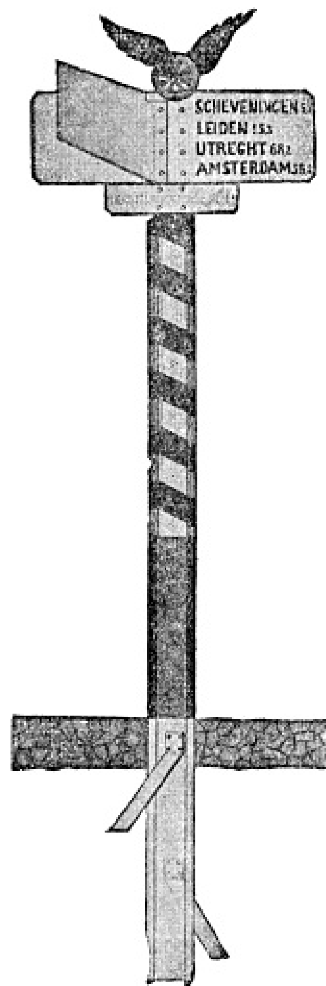
Na dus ook deze manipulaties onder de oogen te hebben gezien, kunnen we naar buiten om ons met de dingen van den weg vertrouwd te maken.

---

1) *Het zou dáárom ook gewenscht zijn, dat in ons land evenals in Frankrijk, voor het verkrijgen van 'n rijbewijs, van Staatswege 'n klein examen noodzakelijk werd gesteld.*

OP DEN WEG.

Het verkennen van den weg en 't oefenen van de oogen.



'n Bondswegwijzer.

'n Autobestuurder moet niet alleen de faculteit bezitten om méér te zien, maar ook om sneller te òverzien dan 'n ander sterveling. Hij moet zich dus oefenen,

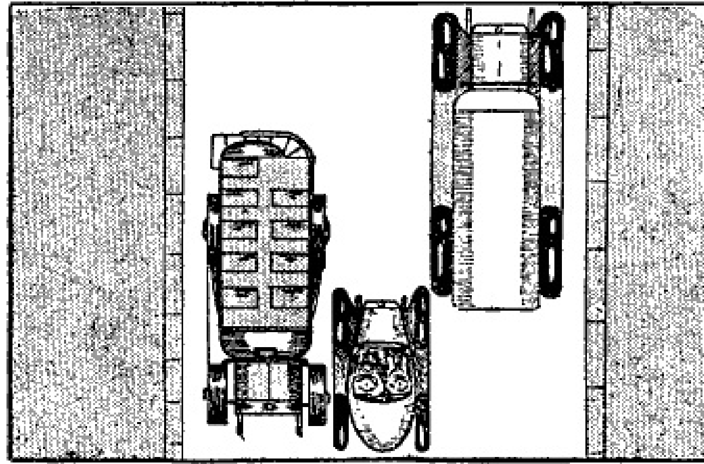
eerstens in 't opmerken, tweedens in 't juiste conclusies-trekken uit wat hij opmerkt. En dit tijdens de vaart van den wagen. Het is dus van groot nut hier de meest mogelijke ervaring in te krijgen. 'n Goede memorie zal hem daarbij te pas komen. Want wat hij eens onthoudt en verwerkte, stelt hem in staat 'n volgende maal weer meer aandacht op tal van àndere dingen te vestigen, die hij op z'n weg ontmoet. Hij zal bovendien sneller den aard ervan weten te definieeren en er dus alreeds bewuster tegenover staan. En alles wat hij méér ontleedt, ontdekt, tot z'n eigendom maakt, sterkt bovendien z'n zelfvertrouwen. Dat heeft hij bovenal noodig, want van alles wat binnen z'n gezichtskring komt, moet hij minstens kennis nemen. En hoeveel meer dingen komen er binnen denzelfden tijd niet binnen zijn gezichtskring, achter het stuur van 'n wagen in vaart gezeten, dan wanneer hij 't zelfde traject eens wandelende of fietsende aflegde. Hoe beter hij dus onmiddellijk den aard en het karakter van alles wat hij op z'n weg ontmoet, en het verband waarin dat staat, of kan staan, of zou kunnen komen te staan tot z'n wagen en hemzelf, kan vaststellen en dus daarmede het eerste begin klaar heeft voor het overwinnen van 'n mogelijke wegbelemmering, hoe veiliger of z'n rijden reeds zal geworden zijn. Hoe minder hij zeker is van alles, wat er binnen zijn gezichtskring gebeurt, hoe meer dus z'n vaart dient getemperd te worden. De vaart van den wagen mag immers nooit zoo gróót zijn, dat de bestuurder ook zelfs maar gedeeltelijk de capaciteit verliest, z'n weg en deszelfs verschijnselen te kunnen controleeren. Immers hangt voor 'n goed bestuurder, behalve van de kracht van z'n wagen, de snelheid af van de mate, waarop de weg kans geeft op direct of indirect gevaar, 'tzij voortspruitende uit te *voorziene* verkeersbelemmeringen (wagens, drukte, verkeer), 'tzij uit de mogelijkheid van 't zich voordoen van onvoorziene belemmeringen (zooals die ontstaan in bochten, onoverzichtelijke kruispunten, door geboomte verborgen opritten van boerenerven e. a.).

Er zijn dus vele dingen waarop hij met 't bepalen van z'n snelheid te letten heeft; en 't eerste wat daarvoor in aanmerking komt is dus de aard van den weg en van deszelfs verschijnselen, n.l. van alles wat er zich òp bevindt of deze nadert; van het aantal zijwegen, het meer of minder overzichtlijke dier zijwegen of van den aard dier zijwegen; van de breedte van den weg, van de overzichtlijkheid der bochten, van de ligging van het profiel van den weg (met de bocht hol of bol uitgebouwd), van de al of niet zich er langs bevindende woningen, van de ligging dier woningen, van de beteekenis van den weg als verkeersweg (waardoor b.v. meer of minder verkeerswederrechtelijke gebeurlijkheden te verwachten zijn van de zijde van plotseling opdoemende karrendrijvers) en door nog tal van oorzaken meer.

Alles wat dus den weg betreft, is dus voor den automobilist, die z'n wagen en z'n rijden in de hand wil hebben van 't hoogste belang. Dus hij observeere! En om dat goed te leeren, beginne hij met langzaam te rijden en zich goed rekenschap te geven van het karakter van den weg. Zoo moet hij leeren zien aan 'n enkel paaltje, of aan 'n lichte glooiing in 'n berm, of iets dergelijks, dat hij 'n zijweg, verder door struikgewas of geboomte verborgen, nadert. Zoo'n monding van 'n zijweg heeft, hoe verborgen de weg zelve moge zijn, echter zekere karakteristieken, die in negen van de tien gevallen de aandacht op z'n bestaan vestigen: 'tzij dat de wegberm in de verte voor u verloopt, 'tzij door 't aanwezig zijn van wat hooger struikgewas, zooals vaak op 'n hoek van 'n weg voorkomt, 'tzij door 'n bijna onmerkbare vervloeiing van het wegprofiel naar den zijweg toe, 'tzij door 'n rij boomen die op den hoofdweg gerijd staan, meestal is er iets van te bespeuren. En 't geven van 'n goed signaal is dan nuttig. Want alhoewel de berijder van den zijweg verplicht is, bij het naderen van den hoofdweg z'n vaart te minderen, en *hij* te waken heeft voor de verkeers-veiligheid, is de onachtzaamheid van boeren, karrerijders of anderen te algemeen om blindelings op dezen verkeersregel te kunnen vertrouwen. Daarom is 't ook goed bij zijwegen 't midden van den weg te houden en deze niet te dicht bij hunne monding te passeeren. 'n Nadering van 'n wagen b.v. kan vaak door struikgewas heen, indien men daar onderdoor ziet, worden waargenomen, zoo ook kan 'n reflexbeweging van 'n voor u passeerend fietser, of wandelaar u opmerkzaam maken op 'n van 'n boerenerf of uit 'n zijweg te voorschijn rijdend vehikel. Zoo ben ik eens op het naderen van twee ruiters uit 'n vrij verborgen zandweg attent gemaakt door het kakelend vluchten van eenige kippen. Ik koos daarop onmiddellijk het midden van den weg (ik reed rechts) en gaf signaal, op 'tzelfde oogenblik dat de paarden den weg zouden zijn overgestoken. Zoo zijn er vele teekenen, die langs den weg u op 'n gevaar wijzen, dat niet altijd dreigend behoeft te zijn, nòch zelfs vaak 'n gevaar, maar met welks mogelijkheid ge rekening dient te houden, en dat ge even, zij 't slechts door 't geven van 'n signaal moet verwijderd houden. De duizend-en-één eigenaardigheden van iederen weg laten zich niet allen omschrijven. Twijfelt ge aan verborgen zijwegen, of andere gevaar opleverende paden of opritten, houdt dan flink het midden van den weg, en rijdt geen grooter snelheid dan waarin ge uw wagen volkomen voelt meester te zijn. Een signaal kan nooit kwaad. Doch maak er ook geen misbruik van. Het getuigt van slechten smaak en neemt anderen maar onnoodig tegen u en uw vervoermiddel in. Houdt u bij 'n bocht, die ge niet geheel overzien kunt ook op de rechterzijde van den weg, en steek nooit bruusk over naar 'n zijweg. Haal ook geen anderen wagen aan den verkeerden kant in (rechts), en let goed op bij spoorwegovergangen en rails. Meestal is de kei- of straatweg op die punten zeer

slecht en de kans op veeren breken groot. Rijdt ook niet te dicht langs 'n anderen wagen, dien ge inhaalt of ontmoet. Is het noodzakelijk, matig dan in alle opzichten uw vaart en laat den ander zooveel plaats als mogelijk is. Ge weet nooit welk soort bestuurder op dien anderen wagen achter 't stuur zit, en zelfs al zou deze in alle opzichten 'n uitstekend vakman zijn, ge verhoogt 't risico door onvoorzichtig te doen, voor beiden. En last not least is 't niet hoffelijk.

Van belang is 't ook te weten, als ge dicht met uw wagen ergens door of langs moet, welke breedte ge noodig hebt. Dat kan zoo'n zekerheid voor u worden, dat 't voor oningewijden op virtuositeit gaat lijken. Het is vanzelfsprekend 'n kwestie van routine, maar 't kan buitengewoon geoefend worden. Begonnen moet worden met naar de uiterste punten van de spatborden te rekenen. Later is vaak zelfs dit hulpmiddel overbodig. De beste wijze dit te leeren is op den grond twee blokjes hout te plaatsen, of twee paaltjes te slaan, die uitgemeten juist op de breedte van den wagen uit elkaar staan. Daarop af te rijden is het middel om 'n smallen doorgang te leeren schatten. Is de breedte om te passeeren wel ruim genoeg, maar wat krap gemeten, houdt dan vlak aan op de zijde van de verkeershindernis, die aan uwen stuurwielkant is (fig. 4). Immers kunt ge hier precies zien tot hoe dicht ge naderen kunt zonder kans op 'n aanrijding. Van zelf zal dan de andere zijde vrij zijn.



(*De Kampioen*).

Fig. 4.

In de stad zijn alle bovengenoemde regels en wenken eveneens van toepassing in zooverre, dat hier geen plotseling opdoemende zijstraat te vreezen is, doch de verkeersbelemmeringen zelf natuurlijk te ingewikkelder zijn. Zoo ergens de blik geoefend moet zijn voor duizend en een mogelijkheden, dan is het hier. Een kruispunt van straten, als in Amsterdam op den Dam of op het Muntpleintje, in Den Haag 't Spui bij de Spuistraat of op de Groenmarkt, in Rotterdam 't Beursplein of 't Calandsplein, maken dat beginnende bestuurders vaak voor moeilijke problemen komen te staan. Hier kan men dagelijks zien hoe noodig is 'n geoefenden kijk op het verkeer te bezitten. De ongeoefende ziet bijna alleen voor zich uit en 'n weinig slechts op zijde. Terwijl de geoefende bestuurder alles omvat, zoowel wat zich terzijde en voor de radiator bevindt, als wat nadert of zich verwijdert, en dit zonder speciaal snel het hoofd rechts en links te wenden. Het mouvement wordt door hem volkomen overzien en hij rijdt dóór waar de onervaren rijder herhaalde malen zou hebben gestopt en weer aangezet. Dit resultaat van het oefenen van het zien, zoowel buiten als in de stad, heeft vaak ten gevolge, dat leeken bij het aanschouwen van sommige manoeuvres gelooven aan eene roekelooze of onvoorzichtige wijze van handelen en zich daarover verontwaardigd toonen, waar zij zich niet kunnen begrijpen dat de veel snellere en geoefende visie van den bestuurder de schijnbaar onvoorzichtige of gewaagde handeling volkomen veroorloofde.

Het is dus voor alles noodzakelijk om in den beginne, buiten zoowel als in de stad langzaam te rijden en alles wat ge ontmoet zeer goed op te nemen, ja te bestudeeren. Langzamerhand moet ge de oogen oefenen om bij grootere snelheid eveneens alles op te merken, en zoo kunt ge dan geleidelijk de snelheid opvoeren. Dat dit geen fictie is, bewijst de passagier, die ge voor 't eerst in uw auto meeneemt, en die klaagt „dat ie niets gezien heeft onderweg, omdat 't 'm te

gauw ging”. Dat was 'n ongeoefende en 't spreekt vanzelf dat we meer of minder allemaal van af dien graad van ongeoefendheid begonnen zijn met te leeren zien.

Zoo zijn het dus de oogen, die na de handen en de voeten, 't eerst in aanmerking komen voor 'n door en door degelijke oefening, opdat zij mede leeren in alle situaties onmiddellijk den toestand te overzien. Ontleedt den weg, die voor u ligt. Let op rails, waar ze zich splitsen, op slechte wegstukken. Goed opletten spaart uw wagen. Zijt ge niet zeker van uw zaak, begin met gas af te sluiten, te debrayeeren en uw wagen z'n gang uit te laten loopen. Waagt nooit, en rijdt niet „op groot lef”! Wordt ook niet „vaart-wellustig”, of laat u niet door de snelheid verbijsteren! *Goed uitzien, en de waarde van wàt ge ziet, voor uw wagen bij de snelheid die ge rijdt, weten te schatten, opdat geen gevaar u slecht voorbereid vindt, dat is een der voorwaarden voor veilig en goed rijden!*



SIGNALEN EN WEGGEBRUIKEN.

Het spreekt vanzelf, dat we ons op den weg temidden van andere auto's en weggebruikers niet bewegen, zonder elkaar van tijd tot tijd te moeten vóórbereiden op plotselinge manoeuvres, die wellicht anders zoowel ten onzen nadeele als ten nadeele van anderen, op ongelukken zouden kunnen uitdraaien. Daarom is het beleefd en ook veiliger, daarvoor zekere teekens te geven, ook al zijn we in ons land nog niet zoover dat ze verplichtend zijn gesteld.

Begint ieder die ge tegenkomt, de ruimte die hen toekomt te geven. In Amerika staan er op sommige plaatsen langs de wegen borden, waarop staat: „One half the road is yours, the other half is mine”. En dat principe dient ge ook hier te huldigen. Zijt ge alleen op den weg, dan kunt ge op onze meest vrij smalle wegen, natuurlijk wat meer naar 't midden, of precies in 't midden rijden, maar nooit aan den verkeerden kant natuurlijk. Ge rijdt dus in hoofdzaak rechts en wijkt flink ruim bij het passeeren uit. Is het stuur links, dan bepaalt ge den afstand tusschen den anderen wagen en u vrij gemakkelijk, rekenend langs uw linker spatbord en treeplank. Is het stuur rechts, dan houdt ge zooveel mogelijk langs den rechterberm van den weg aan.

Rijdt 'n andere wagen met grootere snelheid u achterop, houdt dan ook zooveel mogelijk rechts. Is de weg smal en geeft hij door signaal te kennen dat hij passeeren wil, matig dan uw vaart, en gaat dan zooveel mogelijk rechts; zijt ge zoo ver gegaan als ge kunt, en wacht de andere wagen op 'n teeken van u, beweeg dan de vrije hand buiten den wagen gestoken van achter naar voren, als om hem te beduiden te passeeren.

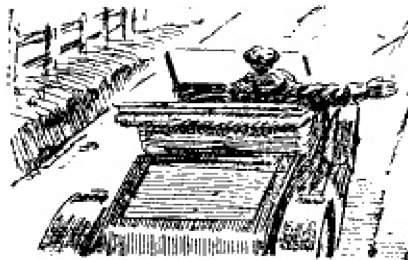


Fig. 5.

Moet ge stoppen, voor welke reden dan ook, en zijn er wagens achter u, steek dan den arm buiten den wagen en houdt dien schuin naar beneden, doch niet te vlak langs den wagen, daar anders uw signaal niet zou worden opgemerkt. Beweegt ge den arm langzaam op en neer, dan beduidt dit signaal alleen, dat ge vaart mindert. Moet ge rechts 'n zijweg inslaan, dan houdt ge den arm gestrekt in horizontale richting buiten den wagen (fig. 5).

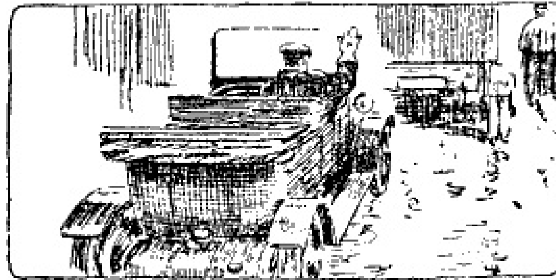


Fig. 6.

Bij 'n open torpedo kan het stopsignaal ook gegeven worden door den arm recht in de hoogte te steken (fig. 6). In ieder geval moet dan rekening gehouden worden met den wat hoogeren achterkant van den wagen of met de mogelijkheid dat de achterzittenden de beweging van den arm maskeeren.

'n Moeilijkheid doet zich voor, indien 'n gesloten wagen zich van rechts op den weg naar 'n zijweg links wil begeven. Behalve in gevallen waarbij het stuur links is en dus de kwestie kalm opgelost wordt door het uitsteken van den linkerarm (fig. 7*a*), is het bij rechts gesteld stuur, vaak moeilijk den arm links buiten den wagen te steken. Bij 'n *open* wagen kan de arm links schuins naar boven worden gestoken. 't Beste lijkt me het signaal van stoppen te geven, de eventueel achteropkomende wagen eerst te laten passeeren, en dan voorzichtig den zijweg in te slaan naar links. Zit naast den bestuurder nog iemand, dan kan deze natuurlijk het attentie-sein geven en den bestuurder op de hoogte stellen van den al of niet veiligen weg.

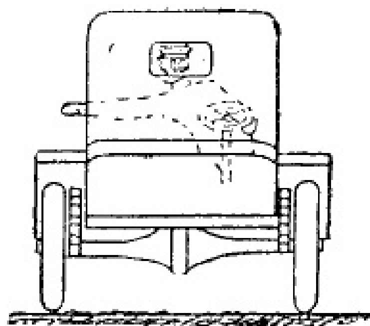


Fig. 7.

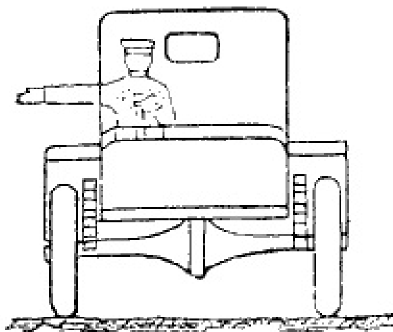


Fig. 7*a*.
Een der voordeelen van links stuur bij het naar links afslaan.

Steek nooit den weg over, zonder u ervan overtuigd te hebben of de weg vrij is voor deze beweging!

Deze zelfde regel geldt bij kruispunten, en nog sterker op zijwegen bij het naderen van den grooten weg. Immers op den berijder van den zijweg rust *de plicht* van z'n nadering van den hoofdweg op goed-hoorbare wijze kennis te geven, en er zich eerst goed van te vergewissen dat hij zonder de veiligheid van het verkeer in gevaar te brengen, dezen kruisen kan of er zich op begeven. Rijdt dus eerstens zeer langzaam. Dan, moet ge rechts inslaan den hoofdweg op, draai dan zoo kort mogelijk om den hoek, eveneens heel langzaam; moet ge naar links den hoofdweg op, of alleen maar dezen kruisen let dan bijzonder goed op of de weg vrij is. Helaas staan op deze punten nog niet altijd spiegels, als te Doorn en te Bussum (fig. 8), (de laatste door den A. N. W. B., de eerste door 't gemeentebestuur geplaatst), onze speelsche Hollandsche jeugd weet er nog te veel raad op om ze te vernielen. Tot zoolang, dienen we dus alweer op onze oogen te vertrouwen en... op ons gehoor.



(*De Kampioen*).

Fig. 8.
De A. N. W. B. spiegel te Bussum.

En passant zij vermeld, dat de kwestie van kruispunten ook in Frankrijk, *het* land van de auto, al heel wat stof heeft opgeworpen. Daar was even voor den oorlog 'n voorstel ingediend, de groote kruispunten van signalen als bij het spoor gebruikelijk, te voorzien. Daarvoor zouden dan vaste bewakers moeten komen, die ook 's avonds de verlichting (blauwe en roode lampen) verzorgden. In Duitschland had men gedacht aan 'n soort automatischen drempel, op 200 M. afstand van het kruispunt, welke neergedrukt door de auto den signaalarm bediende en pas in 't midden van den hoofdweg (of aan de andere zijde der kruising) door 'n anderen neergedrukten drempel den signaalarm weer op veilig zetten zou. In ons land zijn we nog zoo ver niet. Daar zijn we pas aan het bedenken hoe het automobilisme te beperken, inplaats van hoe het tot bloei te brengen. Maar we zullen maar moed houden.

Ten slotte nog iets over 'n Amerikaansch nieuwtje aan den wagen zelf, welks invoering bij de electrische installatie, die thans bijna alle wagens bezitten geen bezwaar meer kan opleveren. Achter op den wagen zijn behalve, ook náást het roode achterlicht, signalen aangebracht met in licht-letters (overdag: *wit*) „stop”,

„left” en „right” erop, en door den bestuurder van het stuurwiel af te bedienen. Het kan mij dunkt weinig moeite noch veel kosten meebrengen op iederen wagen 'n dergelijk signaal te doen aanbrengen. Zelfs lijkt het me hier te lande zelf niet moeilijk te fabriceeren. Achterop, in het midden van de reservebanden aangebracht zit het niets in den weg.

* * *

Het wagen-signaal, de claxon, of de hoorn, dient geconsidereerd te worden als 'n instrument, dat met reden, matig en nooit overbodig moet worden bespeeld. Passeer geen dorpen of steden, te snel, met overbodig verwoed gekakel van het spektakel makend ding, of loeiend als 'n locomotief. 'n Automobiel behoeft geen reclame voor z'n bestaan te maken en gij, of ge 'n automobiel bezit of niet, niet voor 't uwe, door onnoodig hinderen uwer medeburgers. Daarentegen wees ook niet bang er gebruik van te maken, als het noodig is. Er zijn nog anderen op den weg dan gij, en die op 'n gefluisterd signaal geen acht geven. Maar het is niet noodig dat ge tegenover andere weggebruikers den boeman speelt. Het is aangenaam tegenover 'n beleefd weggebruiker beleefd terug te zijn. Het schept 'n prettiger atmosfeer, dan het eeuwige mopperen of razen, al is dit helaas in ons land met hardleersche boeren en slapende karrevoerders wel eens zéér noodig. En met beleefd te zijn bewijst ge het geheele automobilisme 'n dienst.

Zoo matigt uw vaart bij het uitgaan van 'n kerk, of bij andere gelegenheden, die op 'n kleine plaats veel volk bijeen doen zijn. Rijdt ook wat langzamer als de weg slikkerig is en ge reeksen kerkgangers passeert. Uw wielen zouden meer slijk op kunnen spatten, dan wel voor Zondagsche voetgangers aangenaam zou zijn. Aan stof daarentegen is niet veel te doen, daar kunnen de gemeentebesturen en de bewoners zelf beter tegen waken dan gij, ook al is het daarom niet noodig het euvel nog te verergeren door onachtzaam te rijden. *Beschouw u in 'n dorp als de gast, wien het veroorloofd is 'n tuin van 'n buurman door te loopen, om op 't eigen erf te komen*[2]. Ge zoudt dan zeker zonder noodzaak dien buurman immers ook niet onaangenaam zijn.



(*De Kampioen*).

Fig. 9.
De kruisingsborden der A. N. W. B. en K. N. A. C.

Weest voorzichtig met paarden, waarvan de begeleider u verzoekt uw vaart te matigen, en rijdt ook niet te plotseling langs 'n wagen met paarden bespannen. Zijn de dieren al schichtig (fig. 9*a*), als ge nadert, matig dan uw vaart, passeer met uitgeschakelde motor, en fluit de dieren zachtjes toe, vriendelijk en speelsch, dat leidt vaak de beesten van uw voertuig af en maakt hen voor 'n moment rustiger.

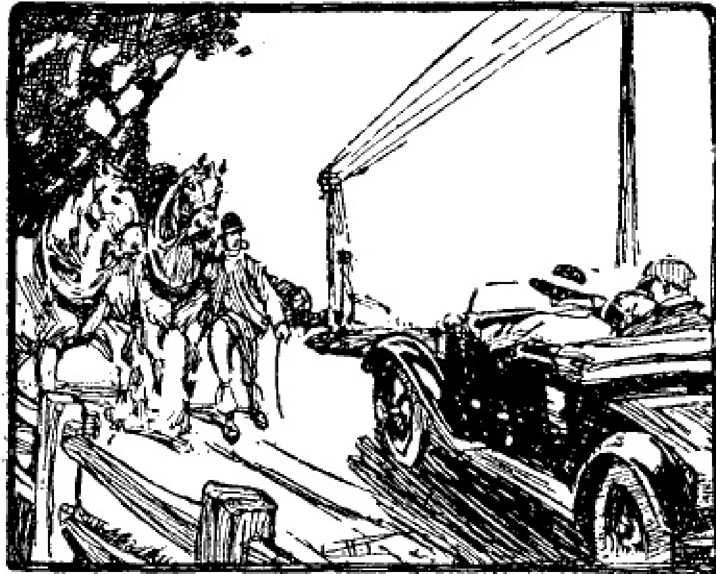


Fig. 9*a*.
Paarden zijn nerveuse dieren.

Kinderen, die op of langs den weg spelen, moeten ook de bijzondere aandacht van den bestuurder hebben. Niet alleen zijn ze niet altijd even voorzichtig, maar bij uwe nadering drijft hen vaak iets, juist hun heil aan de andere zijde van den weg te zoeken, als waar ze zich bevinden. Vaak ook loopen ze naar moeder's huis of naar 'n waarschuwend zusje en komen daarmede op 't onverwachtst voor uw wagen. En op de ernstige gevolgen daarvan, bij de geringste onattentie van den bestuurder, behoeft in waarheid hier, meen ik, niet gewezen te worden.

Spaar ook de dieren, honden, katten, die voor uw wagen wegvluchten, of bij ongeluk binnen uw baan komen. Doe daarvoor het mogelijke! Onnoodig te zeggen, dat ge uwe passagiers of uzelven er niet aan opofferen kunt, maar door van het principe uit te gaan, dat het letsel, wèlk dan ook, dat ge hen aan zoudt doen bij 'n aanrijding, uit 'n gevoel van menschelijkheid zooveel mogelijk vermeden dient te worden, zult ge vele ongelukken voorkomen. Onze huisdieren zijn 's menschen goede vrienden, en dienen als zij, ontzien te worden. Het is heusch niet zoo moeilijk even de vaart van uw wagen te matigen, als er onbewust gevaar voor hen dreigt, en ge bewijst er de goede propaganda voor het automobilisme 'n dienst mee.

Ja, zelfs voor wie in observeeren belang stelt, leveren de huisdieren, die ge langs den weg ontmoet, 'n zeer rendeerend studieveld. De karakteristiek van de wijze, waarop elk soort op de tuf reageert, is zeer leerzaam en typeert vaak de diersoort sterk. Hen negeeren is 'n mooi stuk natuur voorbij zien.

Verzuim ook nooit 'n automobilist „en panne” even uwe assistentie aan te bieden. Veelal, als bandenpech hem kwelt, zal hij die niet behoeven, maar de

mogelijkheid bestaat, dat ge door 'n kleinigheid hem van dienst kunt zijn. Bedenk eens hoe onaangenaam het voor uzelf zou zijn, indien ge op 'n verlaten weg of op de hei „en panne” stond, en ge ziet, terwijl 'n kleinigheid u uit den nood zou kunnen helpen, uwe sportbroeders langs daveren, zonder zich om u te bekommeren.

Hebt ge electrische lampen, en ontmoet ge 's avonds 'n andere auto, die last ondervindt van uw licht, draai dan even uw lampen uit en de stadslampen aan. Dat zoudt ge zelf apprecieeren, als 't u gebeurde. Wagens met acetyleenlampen zullen u dit niet kunnen beantwoorden, maar daartegenover staat, dat ge daar ook niet zoo'n last van zult hebben, omdat 't licht minder fel is. Als 't gewoonte werd, dat de wagens, met zware zoeklichten, deze even doofden bij elkaars passeeren, dan zou daardoor het gevaar, ontstaan door verblinding, te niet worden gedaan[3]. Worden de lichten niet gedoofd, dan kunnen er het eerste oogenblik na het passeeren de ernstigste ongelukken gebeuren. Dit kwam reeds voor, o. a. doordat de wagen met 'n mijlpaal rechts van den weg in botsing kwam, omdat de door het licht van 'n tegemoetkomenden wagen verblinde bestuurder het paaltje niet had waargenomen. 'n Anderen keer is 'n wagen op dezelfde wijze in 'n sloot langs den weg terecht gekomen.

Daarom automobilisten dooft bij het passeeren uwe zware zoeklichten! Passeert elkaar bij het licht uwer stadslampen!

Indien beide bestuurders zich hieraan houden is het gevaar voor ongelukken onder deze omstandigheden buitengewoon verminderd.

Wees ten slotte voorzichtig met weggebruikers, die de regels van 't verkeer verwaarloozen, met op den rijweg wandelende voetgangers, met links van den weg rijdende wagens of fietsers, of dergelijke. Regelmatig[4] zich volgens de voorschriften van het verkeer zich op rijwielpad, voetpad of rijweg zich voortbewegende voertuigen of personen, ze mogen al deel uitmaken van de algemeene „wegvisie” van den bestuurder, en als zoodanig onder z'n observatie staan, van hen behoeven redelijkerwijze geen afwijkingen van dit normaal voortbewegen verwacht te worden. Echter weest op uw hoede voor hen, die plotseling soms schijnbaar zonder de geringst redelijke motieven, van de regels van den weg, afwijken. Zij leveren 'n verkeersgevaar op, waartegen niet genoeg kan worden gewaarschuwd. In zoo'n geval werke uw signaal krachtig en worde voorzichtig gemanoeuvreerd. En al zoude ook bij 'n ongeval aan hunne eigene

onvoorzichtigheid te wijten, dus het ongelijk aan hunne zijde zijn, toch geldt altijd, dat „voorkomen beter is dan verhelpen”, ook hier. Dat dus de ervarenheid in 't besturen, de voorzichtigheid bij 't rijden niet uitschakele!

---

2) De K. N. M. V. en de K. N. A. C. hebben in verscheidene dorpen op verzoek borden geplaatst met „vriendelijk verzoek langzaam te rijden”.

3) Zie ook pag. 50.

4) Zie: de „Regels van den Weg” (verspreid door de A. N. W. B.).

MANOEUVRES.

Uitwijken.

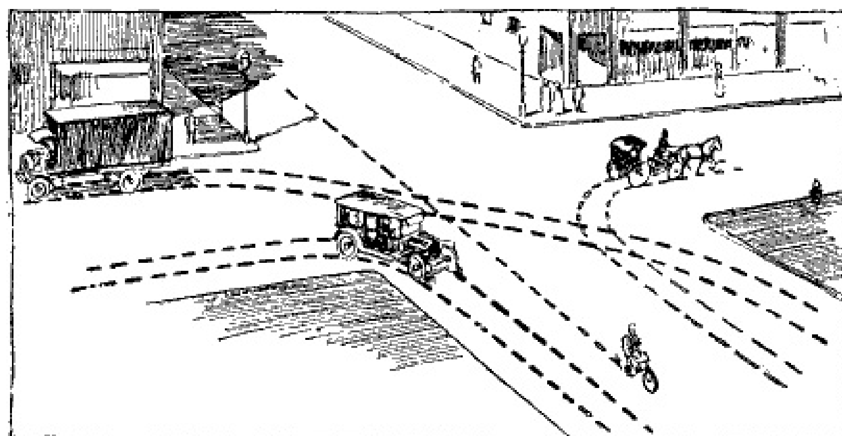


Fig. 10.
Het uitwijken op kruispunten.

In 't algemeen liet ik al blijken, dat het bij 't passeeren van zijwegen gewenscht is, het midden van den hoofdweg te houden, om op alle eventualiteiten beter verdacht te zijn. 'n Bocht uit 'n zijweg naar links, neme men wijd, 'n bocht naar rechts kort. Er zijn voor den oorlog o. a. ook alweer in Frankrijk pogingen gedaan om 'n voorschrift te vervaardigen, waarbij iedere een kruising of zijwegen naderende auto verplicht zou worden, alleen te letten op alles wat van de rechterzijde komt. Zoodoende zal de van links naderende wagen, voor 'n van 'n zijweg rechts komende moeten uitwijken of stoppen, evenals 'n van 'n zijweg links naderende wagen zal moeten stoppen voor wat rechts van den hoofdweg komt. Het voorschrift, zij 't 'n goed bedoelde poging, is evenmin compleet, als eenig ander tot dusver, en de goede oplossing moet nog gevonden worden. Tot zoolang diene, dat ieder goed uitkijkt en men zich hoofdzakelijk aan de boven eerstgenoemde regels houdt, waarbij wordt aangenomen, als reeds eerder gezegd, dat het verkeer op den hoofdweg vóór

gaat. Ook deze regels dienen bij 'n bestuurder vast in 't geheugen geprent te zijn. Hij geve zich dus in den aanvang daarvan bij iederen zijweg of kruising rekenschap en bedenke 'n aantal gevallen tot oefening om z'n geest ook in deze richting soepel en snel gereed tot conclusies te maken. Ook bij kruisingen houde men wat naar 't midden van 't kruispunt, waardoor bij onvoorziene gebeurtenissen voor den wagen de meeste ruimte rondom open blijft om te kunnen manoeuvreeren naar den eisch van 't oogenblik. In geen geval passeere men 'n niet geheel overzichtelijke kruising te snel, nòch sla men met te groote snelheid 'n zijweg in. De kans, waarbij men in dergelijke gevallen zoo doende zich aan gevaar blootstelt is van zelf sprekend dan groot.

Tracht ook niet nog snel vóór 'n uit 'n zijweg komend voertuig of wat 't ook zij, heen te komen, als ge gelegenheid hebt om te stoppen. Laat liever de andere weggebruiker dan kalm even voortgaan. Er is zelfs kans, dat, waar bij zoo'n geval het uitzicht op den hoofdweg belemmerd wordt gedurende 'n oogenblik, ge, door snel voor het andere voertuig heen te willen schieten—en daardoor den verkeerden kant van den weg nemend—in de baan van 'n uit de tegenovergestelde richting komende auto of wagen zoudt komen, en dus deze verkeerde manoeuvre de aanleiding voor 'n ernstig ongeval zou kunnen worden. *Doch niet dit alleen moet u er van terug houden, maar uw gevoel voor verkeersorde!* Dit principe moet bij ieder rijder voorzitten, dat het zich houden aan 'n goede verkeersregeling de verkeers-anarchie het beste keert. En daaraan heeft dus ieder weggebruiker mede te werken[5)].

Neem in bochten nooit de buitenbocht, als de binnenbocht de aangewezen plaats is, waarop ge u bevinden moet (rechts van den weg). Ook het voordeel even naar links te buigen, teneinde sneller de bocht te kunnen overzien, weegt eerstens niet op tegen 't gevaar, dat daardoor ontstaat van door 'n van de andere zijde komenden wagen te worden aangereden, en is tweedens van verkeersregel-standpunt beschouwd, absoluut niet geoorloofd. „Snij" ook 'n bocht naar links, die ge *niet* overzien kunt, te scherp af, want daardoor stelt ge u aan dezelfde gevaren bloot. Prent u goed in 't hoofd, dat ge u eigenlijk *nooit*, onder welke omstandigheden ook, links van den weg moogt bevinden, behalve dan 't kleine oogenblik waarop ge 'n anderen wagen inhaalt en voorbij rijdt. Zorg in dat geval er zeker van te zijn, dat van de andere zijde geen wagen nadert met dezelfde bedoeling uit tegenovergestelde richting. In zoo'n geval is het gewenscht, de auto of ander voertuig, dat u tegemoet komt, eerst te laten passeeren, en daarna pas de voor u in dezelfde richting als de uwe zich voortbewegende wagen of auto voorbij te rijden. In 'n dorp of bij woningen of op 'n smallen weg, zij men met dat achterop rijden eveneens zeer voorzichtig. Beter is het even te wachten tot 'n

plaats waar de weg ruimer passeeren veroorlooft, dan dit te forceeren. Door bruuske maatregelen verbetert men geen te wenschen latende weggesteldheid, integendeel vergroot men uit veiligheidsoogpunt de kans op ongevallen.

Men moet echter niet uit 't oog verliezen, dat in al deze gevallen echter de ervaren rijder, dank zij z'n geoefend opmerkingsvermogen en z'n rij-ervaring, allicht doortastender op zal treden, dan door onervarenen mogelijk geloofd zal worden. Hier dan wederom onmiddellijk van roekeloosheid te spreken, is overdreven. Waarmede ik maar zeggen wil, dat ook in deze gevallen ieder voor zich duidelijk moet weten, wat hij zich veroorloven kan en mag, en **hier de norm alleen te trekken is door deskundigen**. *Want het mag als vanzelfsprekend worden beschouwd dat de geoefendheid van oog en hand mogelijkheden schept, waarover geen ongeoefende 'n oordeel uit kan spreken.*

Nog 'n enkel woord over 't rijden in de stad, in verband met dit onderwerp.

Rijdt dan nooit te hard; volg de verkeersregelen, en let op den verkeersagent. Wilt ge passeeren, of afslaan, vraag dezen dan door 'n enkel gebaar, waarmede ge de gewenschte richting tevens aangeeft, of ge passeeren kunt. Verkeersagenten zijn zeer nuttig voor het verkeer en het is voor ieder van belang hen in de hand te werken bij die regeling. Is er geen verkeersagent, rijdt dan bedachtzaam en houdt u aan de regels van den weg. Indruk maken door buitengewone manoeuvres is ook hier uit den booze. Het is veel mooier, juist met 'n grooten wagen, die buiten makkelijk z'n 100 K.M. loopt en in de stad gewillig en handelbaar is, gemakkelijk en rustig om te gaan, als met 'n kinderwagen, dan deze voor te stellen als woeste kilometervreters. Integendeel zal het uiterst handelbare van zoo'n weglokomotief sympathieker werken, dan het schrik-aanjagende, verwekt door het donderen met vrijen uitlaat of door groot misbaar van loeiende signalen. Cela ne se fait plus. Als 't vroeger gebeurde, dan was 't vaak faute de mieux. Onze moderne machines zijn daar werkelijk te volkomen voor geworden. En voor menschen, die, van hun wagen of van het automobilisme houden, is de waardeering van dit volkomene meer waard, dan de romantiek van den schijn, waarin sommigen zich, door het laten knallen hunner motorrossen, aan draken temmende helden gelijk, meenen te hullen!

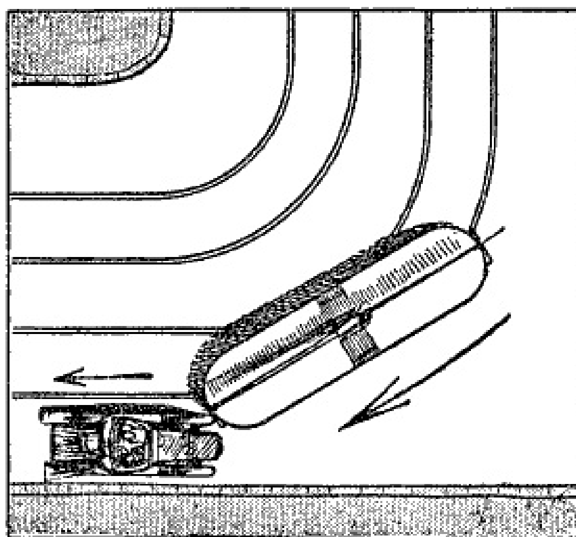
Ook op dit gebied, geloof me, is de romantiek uit den tijd!

---

5) Zie ook in dit verband de „Regels van den Weg”, door de A. N. W. B. verspreid.

Overwegen, trams en rails.

Niet in alle steden zijn voor het verkeer ten opzichte van de trams zoo duidelijke regels voorgeschreven als te Amsterdam. Deze zijn in 'n keurig uitgevoerd boekje, dat we hier gaarne en passant vermelden, bij de Verkeerspolitie te verkrijgen, en dus kunnen die locale verordeningen hier worden voorbijgegaan.



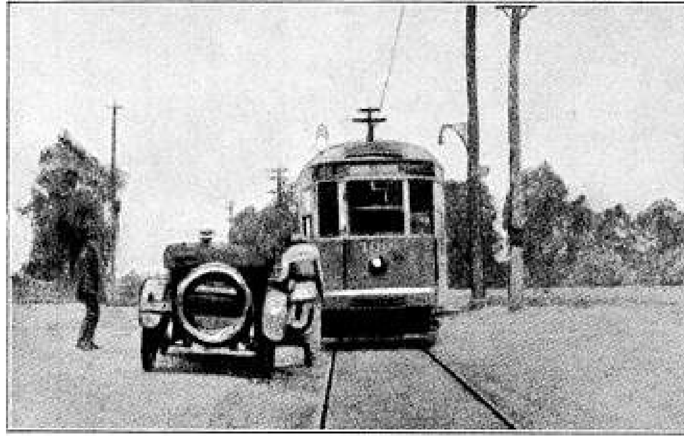
(*De Kampioen*).

Fig. 11.

In het algemeen dient men bij het passeeren van trams, mede dank zij de onvoorzichtigheid der trampassagiers, zoowel buiten als in de stad, uiterst voorzichtig te zijn. Bovendien geven rails en de aan hun baan gebonden tramwagens, vaak aanleiding tot gevaarlijke momenten.

In de eerste plaats in de bochten (fig. 11). Groote tramwagens, vooral die op smal spoor, hebben daar de onhebbelijke gewoonte, vrij ver buiten de baan der rails te zwaaien, o. a. de wagens van de Amsterdam–Haarlem–Zandvoort-lijn, de E.S.M. Wacht men in zoo'n bocht op 'n naderende tram, of wil men die in de bocht passeeren, dan loopt een auto kans tusschen de rails en den trottoirband, door het omzwaaiende voor- of achter bovengedeelte van den wagen, geknakt of minstens beschadigd te worden. Staat uw wagen of rijdt ge langs de rails (fig. 11*a*), reken dus dan niet met de sporen, maar doe er nog 'n goed stuk bij voor den wagen met de treeplanken, en mijdt het in 'n bocht te wachten als er 'n tram nadert.

Dan dienen wegvernauwingen uwe bijzondere oplettendheid te vragen, indien zich tram- of locaalspoor daar ook bevindt. De loop der rails is niet altijd goed waarneembaar van uit de verte; een in vaart zijnde tram kan, dank zij de korte bochten in de lijn, heel plotseling en heel onvoorbereid u den weg versperren.



(*Autoleven*).

Fig. 11*a*.

Wacht u er ook voor met de wielen in het spoor te geraken. Eerstens is dit gevaarlijk bij de nadering van andere voertuigen, omdat ge onmogelijk, eenmaal in 't spoor, op 'n door u zelf gekozen oogenblik er uit kunt komen en dus kans hebt, dat dit op 't ongelegenste oogenblik geschiedt. Zitten de wielen in de rails, dan moet ge voorzichtig trachten door het heen en weer bewegen van 't stuurwiel ze er uit te draaien. Dit gebeurt altijd bruusk en gaat meest met slipbewegingen van den wagen gepaard. Redresseert dus onmiddellijk nadat de wielen uit de rails springen, de fausse manoeuvre die de wagen maakt, met 'n contra-beweging van het stuurwiel. Lukt het u niet uit de rails te komen met voorzichtig manoeuvreeren van het stuurwiel, dan dienen de wielen met 'n stuk hout, 'n plank of iets dergelijks geholpen te worden. Die plank wordt dan dwars over de rails gelegd en gestut, dat wegglijden onmogelijk is. Manoeuvreer hierbij voorzichtig, en fausseer de stuurinrichting hierbij niet. In de stad zal zoo iets niet voorkomen maar wel op buitenwegen waar het railsprofiel niet met den weg gelijk ligt.

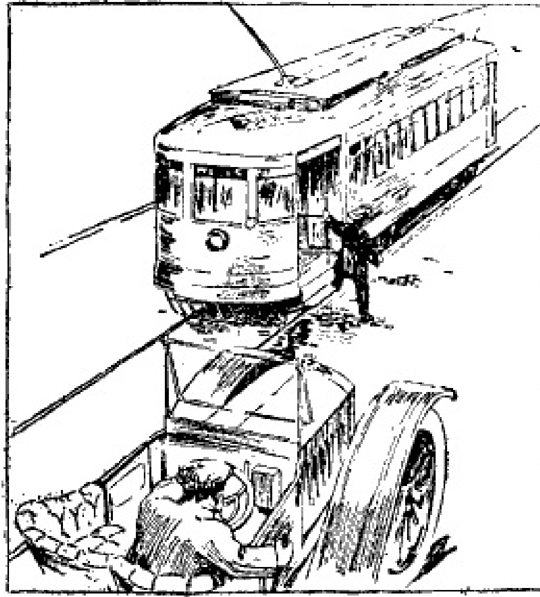
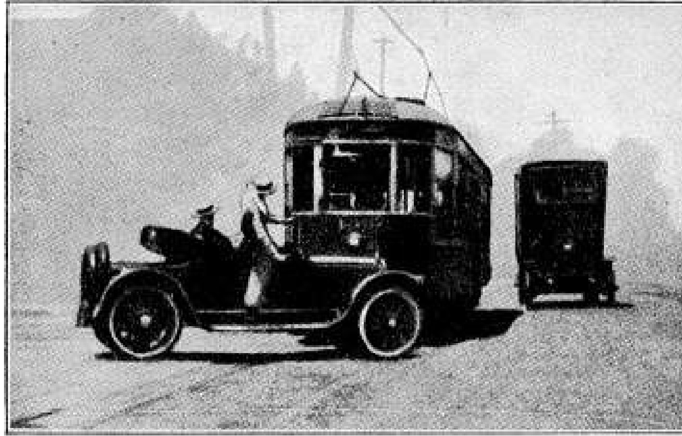


Fig. 12.

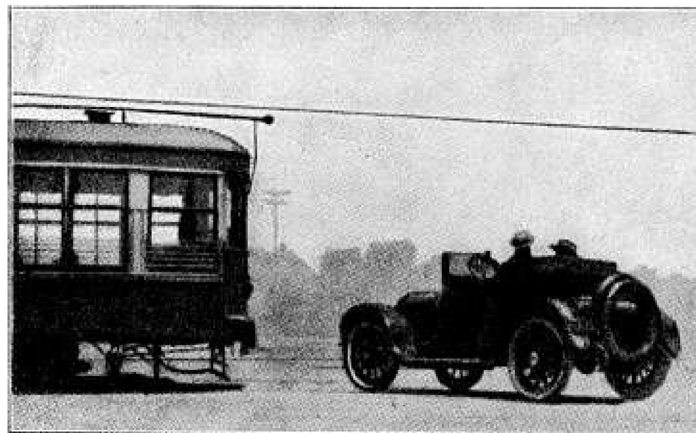
Let bij het inhalen van 'n tram ook op de mogelijkheid, dat er iemand voor of van de tram weg zal springen (fig. 12). Goed signaal geven en zooveel mogelijk wegbreedte latend tusschen de tram en uw wagen is hierbij 'n vereischte. Om 'n stoomtram in te halen, die z'n stoompluim over den weg slingert, en u het uitzicht belemmert is het geraden te wachten, tot even de wind den stoom verjaagt. Want de afstand noodig, om 'n snel rijdend voertuig als 'n tram in te halen, is te lang, dat de kans niet te groot zou worden, dat er, in den tijd noodig om den stoompluim in te halen en er doorheen te rijden, zich van de andere zijde ondertusschen 'n wegbelemmering zou voordoen, die ge niet zoudt hebben kunnen zien naderen. Komt ge 'n dergelijk vehikel tegen, matig dan uw vaart zoodanig, dat ge voor plotseling uit dien stoompluim opdoemende voertuigen stoppen kunt. *Geef flink signaal* en zet desnoods den wagen stop aan den rechterkant van den weg, tot de tram voorbij is. Want dan hebt ge de meeste zekerheid, omdat dan alléén 'n voertuig sneller of even snel als de tram zich voortbewegend, gevaar kan opleveren. En dit gevaar kan worden afgewend door 't geven van 'n signaal en door goed den rechterkant van den weg te houden.



(*Autoleven*).

Fig. 13.

Wil ook niet te dicht voor 'n tram heen oversteken. 'n Tram glijdt bij bruusk stoppen nog vaak ver langs de rails door. En wordt ge door 'n zich achter de tram bevindend vehikel genoodzaakt plotseling te stoppen (fig. 13), dan kan den wagen-bestuurder z'n tram op de gladde rails moeilijk houden. Niet alleen uit eigenbehoud is dus deze manoeuvre verkeerd, maar zeer zeker ook uit 'n oogpunt van verkeersorde, en voor het behoud van derden. Kijk ook bij het oversteken van rails goed uit en praat niet met uwe passagiers (fig. 14), 't hoofd naar hen toegewend, en daardoor onoplettend voor wat u omringt of op de lijn nadert. *Het is veel moeilijker ongelukken te voorkomen, dan ze te veroorzaken.* En matig de vaart van uw auto bij stopplaatsen waar passagiers wachten, of uit 'n wachtlokaal te voorschijn treden. Want meestal schijnt de nadering van de tram de passagiers zoo te biologeeren, dat ze vergeten, dat ze zich op den verkeersweg bevinden of deze moeten oversteken om in te stappen en dus van dien verkeersweg tijdelijk 'n bagagedepôt maken of 'n wachtlokaal. Het vluchtheuvel-systeem der Amsterdamsche verkeerspolitie is dan ook wat dit punt betreft 'n zeer toe te juichen verkeersbeveiliging.

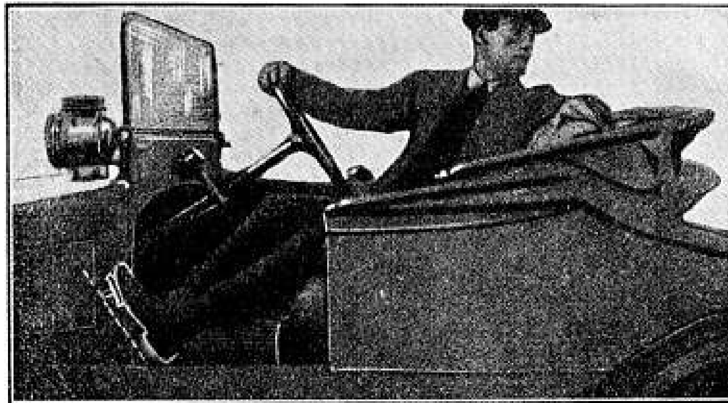


(*Autoleven*).

Fig. 14.

Achteruitrijden en manoeuvreeren.

Een moeilijk punt voor den beginner, die nog niet zeker is van z'n bewegingen. In de eerste plaats worden de voeten op het rempedaal en het koppelingspedaal geplaatst en wordt als gas gegeven moet worden, dit met den voet gedaan, die het rempedaal bedient, of zoo mogelijk, met de hand, door middel van 't gashandle op 't stuurwiel. Dan wordt bij 'n open wagen het lichaam gedraaid naar de binnenzijde van den wagen, de rechterhand aan 't stuurwiel, de linker op den rug van de zitting (fig. 15), zoodat de bestuurder stevig zit, de pedalen bedienen kan, en de geheele achterzijde van den wagen over de geheele breedte overzien, terwijl het effect van de minste beweging kan worden geobserveerd. Dit geldt natuurlijk alleen bij open wagen, bij gesloten wagens moet met de linkerhand gestuurd worden, en rechts langs den wagen naar buiten en naar de punt van het achterspatbord worden gezien. Met een langzaam manoeuvreeren leert men ook dit het best. Zorg dat ge zoo zit, dat geen kans bestaat dat uw voeten van de pedalen afglijden. Dit kan, door half te gaan staan op de pedalen en uzelve schoor te zetten tusschen den rug van de zitting en het voorschutbord. Bij wagens met het stuurwiel links, geldt wat manoeuvres betreft natuurlijk het tegenovergestelde.



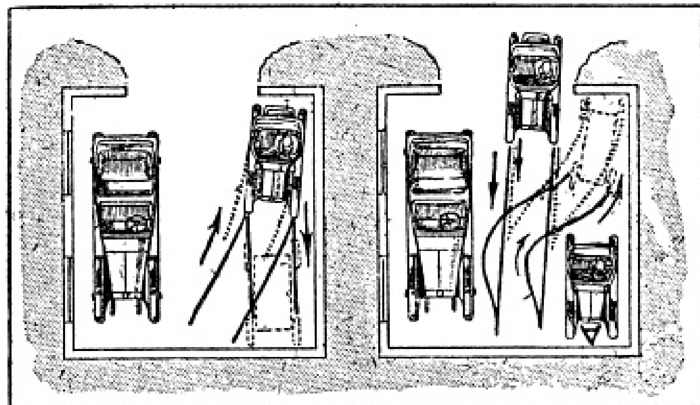
(*De Kampioen*).

Fig. 15.

Houdt de *uit*stekende deelen van den wagen goed in het oog en houdt rekening met 't feit, dat ge achterop 'n kap hebt, die 'n eind uitsteekt, of dat ge reservebanden en in ieder geval 'n benzine-tank achter uw wagen hebt. Rijdt dus ook niet te dicht op 'n achter u staanden wagen.

Bij het inrijden van garages moet op den rand van het rechter achter- en voorspatbord worden gelet. De breedte van den inrij garandeert dan vanzelf dat de andere zijde safe is. Zie echter toe, dat er zich geen voorwerpen, 'n fiets, 'n

benzineblik of zoo iets dergelijks op uw weg bevinden, zooals te vaak voorkomt. En uitwijken laat zoo'n ingang veelal niet toe.

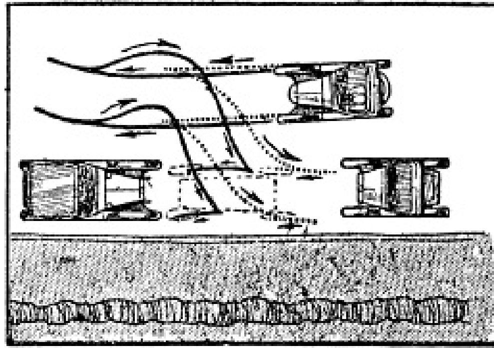


(*De Kampioen*).

Fig. 16.
Methoden om in 'n garage op de juiste plaats te geraken.

Bij het op z'n plaats zetten van den wagen in de garage moet ge ook voorzichtig manoeuvreeren. De hoofdzaak is dat ge op uw plaats komt te staan en zoo goed mogelijk. Van te veel brio komen kapotte muren en verbogen spatschermen. Maakt het u nerveus, dit heen en weer gedraai, laat het dan gerust 'n ander over. Het is niet ieders werk en juist bij dit rangeeren kunnen kleine oorzaken groote gevolgen hebben.

Stopt ge in 'n straat, verzuim dan niet eerst de hand uit te steken, als teeken voor het achter u volgend voertuig. Zet uw wagen netjes langs het trottoir, niet scheef, of zoo, dat 't verkeer er door belemmerd wordt. Moet ge tusschen twee voertuigen of auto's in komen te staan, rijdt dan iets verder, en dan achteruit tusschen de wagens in (fig. 16*a*). Rijdt niet dwars over naar de linksche zijde van de straat, tegen het verkeer in, maar rijdt rechts en draai dan om mèt de richting van het verkeer méé, tot vóór het huis, waar ge wezen wilt. Dit is in nauwe straten natuurlijk niet mogelijk, maar daar bestaan òf voorschriften dat ze slechts in ééne richting bereden mogen worden òf 't zijn stille straten, waar ge niemand in den weg staat. Is geen van deze manoeuvres mogelijk, blijf dan, al moet ge ook links zijn, rechts langs de trottoir staan.



(*De Kampioen*).

Fig. 16*a*.

Ook buiten de stad dient ge daarop te letten. Moet ge plotseling stoppen, 'tzij door 'n motorpanne of door 'n lekken band, gebruik dan de laatste vaart van den wagen om 'm langs de rechterzijde van den weg „uit de baan” te zetten. Gebeurt dit op 'n helling en geven de remmen wat mee, zet dan dalend 't rechtervoorwiel, stijgend het rechterachterwiel schuin tegen den berm aan.

Keeren op 'n smalle weg of in 'n nauwe straat, wordt, zoo nergens 'n oprit of 'n zijweg aanwezig is, het beste volbracht door bij de eerste manoeuvre den wagen zoover mogelijk dwars over den weg te zetten met de voorzijde zoo dicht mogelijk bij den berm (of tegen 't trottoir), met het stuur zoo ver mogelijk om. Dan wordt het stuur zoover mogelijk in de andere richting gedraaid en achteruit gereden. Slaagt men er niet in de auto bij de eerste manoeuvre zoo ver rond te krijgen, dat 'n voorwaartsche beweging in tegenovergestelde richting al kan worden bewerkstelligd, dan herhale men geleidelijk aan de beweging tot den stand van den wagen achterwaarts 'n kwart slag op de wegbreedte mogelijk maakt, waardoor vanzelf de wagen in de goede richting zal staan.

Het spreekt vanzelf, dat ge in uwe automobilistische loopbaan vaak voor gevallen zult komen te staan, die moeilijk allen van te voren omschreven kunnen worden. Dit is ook niet de bedoeling. De hoofdzaak is, dat ge volkomen meester wordt, door 'n koel en kundig leeren bezien, van elke situatie, 'tzij dat deze snel beleid of kalm overleg vraagt. In vele gevallen zal 'n begrip van wat verkeer beduidt, geholpen door locale voorschriften, u sneller voorschrijven wat ge te doen hebt dan honderd geschreven regels. Maar de principes ervan, dient ge allicht vooruit te kennen.



NACHTRITTEN EN MIST.

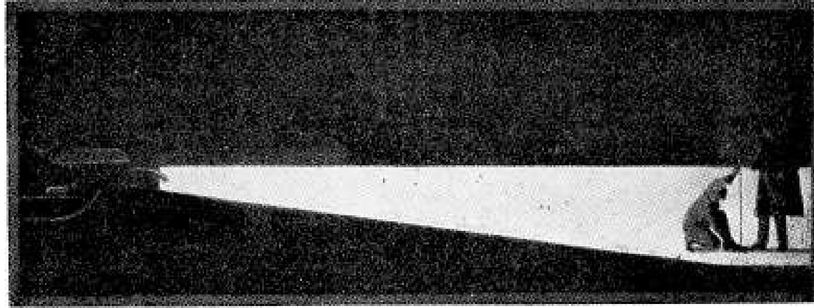


(*Autoleven*).

Fig. 17.
De vormen der dingen bij het licht van schijnwerpers.

Het onderscheiden van de voorwerpen en de weggesteldheid met deszelfs verschijnselen bij nacht, is voor 'n bestuurder, die over dag goed vér kan zien, heel wat gemakkelijker dan voor een, bij wien dit minder het geval is. Natuurlijk is goed observeeren hier nog nuttiger dan bij 't rijden bij dag, omdat het voorwerp of voertuig in het licht van de lampen zich minder snel definieeren laat. Bij kruisingen verraden vaak witte lichtglansen op de boomen, op 'n hek, op struikgewas, op 'n telegraafpaal, die zich op het kruispunt bevinden, reeds het naderen van 'n auto uit de andere richting. Hetzelfde valt bij 'n bocht te constateeren. Het achteroprijden van onverlichte wagens kan soms worden waargenomen doordat zich tusschen 'n eerst waargenomen lichtend punt in de verte en uwe lantaarns zich iets donkers geschoven heeft. De lantaarn of 't licht dat ge eerst zaagt is verdwenen. Reeds elders beschreef ik („De Kampioen”, 23 Maart 1917) het effect, dat 'n rijtuig, 'n tentwagen, of ander van achter met zeil

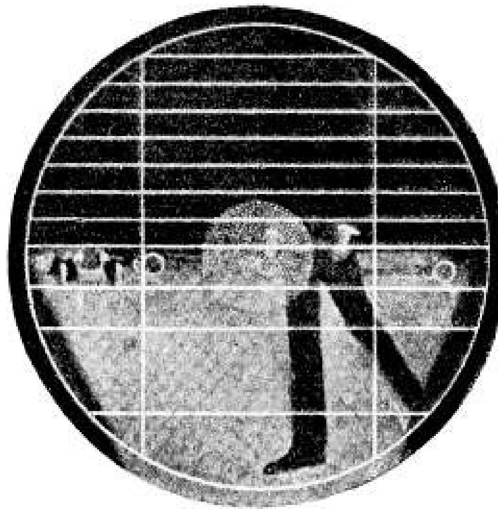
afgesloten of gelakt voertuig maakt. Uit het eerst volslagen duister begint vaag, als 'n zeer ver verwijderd schijnsel iets te glimmen, flauwe bewegelijke glansen, die saamvloeien tot 'n vlak, als van 'n zwart geverniste blikken plaat. De beweging ontstaat door het ongelijkmatig terugglanzen van uw lantaarnlicht op de achterzijde van het steeds op en neer of heen en weer veerende voertuig. Pas vlak bij snijdt het donkere silhouet van het voertuig zich duidelijker in de donkerte uit, doch pas op 't oogenblik, dat de lantaarnlichten van de auto het inhalen. Pas op voor onverlichte karren, vooral op 's nachts naar de markt rijdende bodewagens of groentekarren. De laatste vloeien door hunne last, vooral 's zomers, zóó met het boomenloof ineen, dat ze niet dan van zeer nabij daaruit te herkennen zijn, om zich als gevaarlijke verkeersstoornissen te openbaren. De plaats voor de lampen om het beste licht te leveren, is ze laag te plaatsen en zoo ver mogelijk naar voren. Verkieslijk is de voorruit schuin te plaatsen opdat de weerglans van het licht den bestuurder niet hindere. Dat heeft ook z'n voordeel indien ge door 'n andere auto achterop wordt gereden. Staat de voorruit recht, dan wordt ge door de spiegeling van de lantaarnlichten van de auto achter u, vaak volkomen verblind, of dansen de lichtschijnsels daarin zóó onaangenaam heen en weer, dat deze u het uitzien zeer moeilijk maken.



(*De Kampioen*).

Fig. 18.

Reeds maakte ik melding van de wenschelijkheid, om zware zoeklichten uit te schakelen en de stadslampen in te schakelen bij het passeeren van 'n anderen wagen[6]. Daarmede kan veel gevaar voorkomen worden. 'n Middel om het gevaar van verblind te worden, te ontloopen, indien de ander z'n licht niet dooft, is een van de oogen dicht te doen, het linksche, en dit direct na het passeeren weer te openen, waardoor men tenminste met een der oogen zien kan. De ruimte tusschen den naderenden wagen en de uwe, wordt door het licht fel beschenen en kan er dus nauwkeurig geconstateerd worden of de weg zóóver veilig is. Het niet verblinde oog wordt dan onmiddellijk bij het passeeren geopend en kan dan normaal dienst doen.

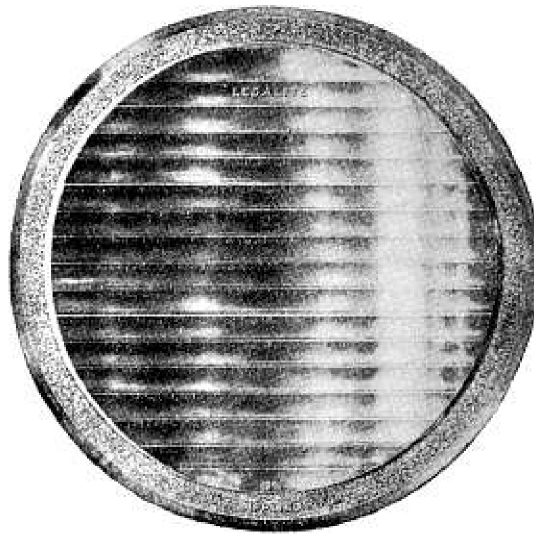


(*Autoleven*).

Fig. 18*a*.

Even wil ik hier in 't voorbijgaan op wijzen op 'n uit Amerika sinds eenigen tijd gebruikt genre schijnwerpers-lenzen, die niet hooger belichten dan ongeveer 1.30 M. van den grond (fig. 18 en 18*a*). Daardoor wordt het gevaar van verblinding op niet geringe wijze verkleind. Verder zijn er ook lenzen die het licht van de schijnwerpers breken op zoodanige wijze, dat hierdoor geen overlast wordt aangedaan aan eenig ander weggebruiker, maar toch op de voor den bestuurder noodige plaats en afstand de volle lichtkracht plaatselijk tot haar recht

komt (fig. 18*b*). Het nut van dergelijke lenzen en schijnwerpers is na het bovenstaande duidelijk en lijken deze mij op den duur onontbeerlijk.



(*Autoleven*).

Fig. 18*b*.

Pas ook op voor *ieder* rood licht, dat ge ziet, zelfs al is de beteekenis bij het passeeren er u niet duidelijk van. Gewoonlijk bevindt zich vlak daarna 'n tramovergang of om 'n bocht, 'n spoorwegovergang.

Bij mist zijn gele vloeipapieren schijven voor de schijnwerpers het doelmatigst. Ook kunnen de lantaarns zoo laag mogelijk naar den grond vóór den wagen gedraaid worden, opdat geen stralenbundels de hoogte in gaan, om voor uw wagen groote witte misttrechters te zetten, die alle uitzicht belemmeren. Ook kunt ge 'n simpele fiets-carbid-lantaarn heel laag vooraan het chassis of onder den koeler opgehangen, die onder den mist door lichtend, uw pad verlicht. Indien het overdag mist, is het echter juist geraden de groote lampen aan te steken, teneinde andere weggebruikers sneller uwe nadering aan te kondigen. Zelf hebt ge er dan geen last van.

Zoowel 's nachts als bij mist, dient men vooral de geluiden die men waarneemt, te controleeren. Bij twijfel houde men den wagen in en kan altijd tevens 'n signaal gegeven worden.

---

[6]) Pag. 33/4.

SLIPPEN.

Ik zie u al rillen. Slippen! Angstaanjagende cauchemars met gedeukte en verbrijzelde koelers, verbogen spatborden, ontzette voor- of achter-assen en versplinterde wielen rijzen bij dit woord voor uw geest op. Doch het is niet zoo erg als ge u voorstelt. 'n Goed bestuurder kan aan 'n slippende beweging zelf veel redresseeren, en veelal zijn ernstige ongelukken aan onervarenheid of onvoorzichtigheid te wijten.

Eigenlijk zijn er twee wijzen van slippen. Eene wijze, waarop de geheele wagen, n'en déplaise elke stuurbeweging wordt voortgeschoven langs de eenmaal genomen baan, de andere waarop alleen de achterwielen wegschuiven en 'n zijdelingsche slipbeweging ontstaat.

Slippen kan ontstaan door het remmen van de auto, terwijl deze zich op 'n glad of glibberig weggedeelte bevindt. De toestand van zoo'n weggedeelte of straat (op asfalt b.v.) kan in vele gevallen door den bestuurder worden opgemerkt, en indien ongevallen voorkomen, kan dit dus vaak de schuld van 'n plotseling opdoemende hindernis, in den vorm b.v. van 'n onvoorzichtigen voetganger of 'n achteloos rijdende voerman zijn. Want de glijbeweging door 'n wagen gemaakt als direct en enkel gevolg van de weggesteldheid, kan vaak door 'n ervaren bestuurder wel degelijk worden hersteld. Deze voelt in de meeste gevallen die glijbeweging al aankomen en voor dat deze goed tot ontwikkeling gekomen is, heeft-ie 'm al geredresseerd, door 'n snelle, doch nooit bruuske stuurbeweging. Het spreekt vanzelf dat hier van 'n zijdelingsche slipbeweging sprake is.

De glijbeweging, waarbij ondanks het bij-sturen der voorwielen, de wagen doorglijdt, geeft 'n eigenaardig hopeloos gevoel; niets kan dit glijden voorkomen, dan voorzichtig kleine draaiingen heen en weer met 't stuur uit te voeren, om zoo te zeggen met de voorwielen te tasten naar houvast. Vaak gebeurt dit plotseling en dient men dus verdacht te zijn op 'n daaruit voortvloeiend zijdelingsch slippen, dat, als de voorwielen eenmaal weer houvast hebben, zich gemakkelijker laat redresseeren. 'n Zijdelingsche slipbeweging is

tegen te gaan door met 't stuurwiel de voorwielen te draaien in de richting waarheen de achterwielen slippen. Het kan dan voorkomen, dat de wagen dan naar de andere zijde doorglijdt, wat dan opnieuw door dezelfde beweging met 't stuur moet worden bijgewerkt. Voor 'n goed bestuurder wordt deze beweging dezelfde als voor 'n koorddanser, die zich door balanceeren in evenwicht houdt. Hieruit volgt vanzelf dat 'n onzeker en nerveus bestuurder in dergelijke gevallen het meest kans zal hebben op 'n ongeval. Wie eenmaal rustig het onzekere, wat weeë gevoel, dat slippen den beginnenden bestuurder geeft, heeft overwonnen, het „griezelige” er van niet meer ondervindt, heeft heel veel minder te vreezen. Want geen *angst* meer te hebben voor het slippen is 'n groote factor om zich goed te durven verweren bij 'n slipgeval.

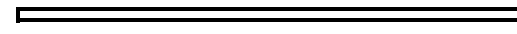
Bij lichte wagens kunnen verschillende te voorziene oorzaken tot slippen leiden. Eerstens zijn rubber groefbanden voor deze kleine vehikels beter dan nagelbanden, die bij weinig gewicht niet geheel tot hun recht komen. Voor grooten bewijzen de nagelbanden uitstekende diensten. Ook 'n op z'n veeren springende wagen kan slippen in de hand werken, evenals, om dezelfde reden 'n slechte bestrating hiertoe leiden kan. De variatie in druk van de wielen op den grond is er oorzaak van. Hoe gelijkmatiger die druk, des te veiliger rijden. Dan kan 'n minder goed gestelde rem tot slippen aanleiding geven en evenzoo 'n slechte verdeeling van het gewicht waarmede de wagen belast is. De minder goed gestelde rem is oorzaak dat niet beide wielen denzelfden weerstand ondervinden en de slechte gewichtsverdeeling veroorzaakt weer verscheidenheid in druk.

Geheel drijfnatte wegen zijn minder gevaarlijk dan slibberige. Ook onder boomen kan 'n overigens droge weg gevaarlijke stukken bevatten. Vooral in 't najaar dient hierop gelet te worden, omdat de bladeren der boomen op den harden ondergrond der straatsteenen 'n sliplaag bedekken en dus oogenschijnlijk geen slipgevaar opleveren. Daarom mijde men in de gure jaargetijden zooveel mogelijk den rand der bestrating, die vaak 'n glijkans biedt welke nog gevaarlijker wordt door de dichte nabijheid van den berm en deszelfs ap- en dependenties als boomen, telegraafpalen, lantaarns en tutti quanti.

Het slippen op rails, door het geraken van de wielen tusschen de spoorstaven vermeldde ik op pag. 40. Neem de bochten breed bij slipgevaar en blijf zoo mogelijk midden op den weg. Rijdt ook in dit geval niet te dicht langs 'n hindernis of 'n ander voertuig of auto. Geeft elkaar steeds de ruimte, vooral onder deze omstandigheden.

Over het gebruik dat ervaren bestuurders wel van de slipbeweging maken in noodgevallen, behoef ik hier niets te zeggen, als vallende buiten den opzet van

dit boekske.



SLOTWOORD.

Zoo zijn we dan aan 't einde van deze beknopte handleiding gekomen. Wie van den weg en zijne verschijnselen houdt, zal daar 'n uitgebreid veld voor studie van mensch en dier vinden. Voor wie graag reist heeft alles wat zich aan z'n oog vertoont bekoring, omdat het 'n deel vormt van dat groote verlangen naar levensuitbreiding, waartoe reizen de gelegenheid biedt. Die zal ook van z'n auto gaan houden, als 'n vriend, die op uwe tochten met u meeleeft, en aan wiens verfijnd mecanisme ge 'n deel van uwe beste levensmomenten dankt. En als ge zóóver zijt, dan heeft de ervaring u al meer dan deze grondregels, opmerkingen en gevolgtrekkingen van buiten doen leeren. Doch deze zullen dan toch tenminste het genoegen hebben gehad, u wellicht op uwe eerste schreden vergezeld te hebben op den weg om 'n goed, ervaren en humaan bestuurder te worden!

Nationale Waarschuwingsborden voor Automobilisten.

MODEL I.

Sluiting voor alle motorrijtuigen op meer dan twee wielen (art. 3, art. 4, art. 8, alle eerste lid, sub a.)

A. Voortdurend.

Kleur: rood met witte letters.



B. Tijdelijk.

Kleur: Linkerhelft rood met witte letters. Rechterhelft wit met roode letters.



MODEL II.

Sluiting voor motorrijtuigen op meer dan twee wielen boven zekere afmeting of gewicht (art. 3, art. 4, art. alle eerste lid, sub a en b.)

A. Boven zekere afmetingen.

B. Boven zeker gewicht.

(Te bepalen met samenstelling en inrichting)

Kleur: rood met witte letters.





MODEL III.

Sluiting voor alle motorrijtuigen en voor rijwielen (art. 8, eerste lid, sub a.)

A. Voortdurend.

Kleur: rood met witte letters.



B. Tijdelijk.

Kleur: Linkerhelft rood met witte letters. Rechterhelft wit met roode letters.



MODEL IV.

Snelheidsbeperking voor bepaalde wegen binnen bebouwde kommen (art. 8, tweede lid.)

Kleur: groen met witte letters.



Kenteeken voor rijwielpaden.

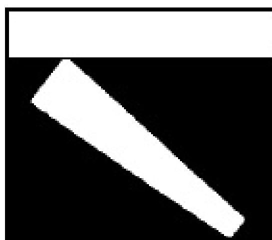
(Art. 2, tweede lid, sub 6°, der wet en art. 1, sub 4°, van het Motor- en Rijwielreglement 1905, Staatsblad N°. 294.)

Kleur: zwart met witte letters.



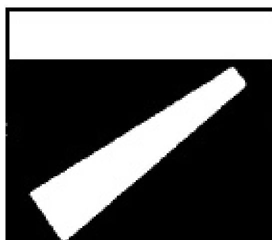
Internationale Waarschuwingsborden voor Automobilisten.

K. N. A. C.



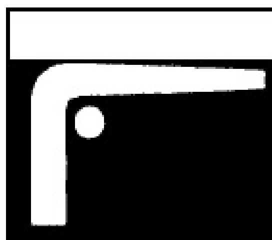
Steile daling.

K. N. A. C.



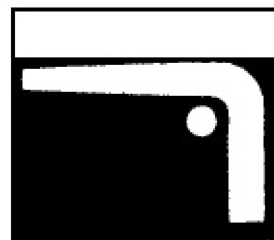
Stijging.

K. N. A. C.



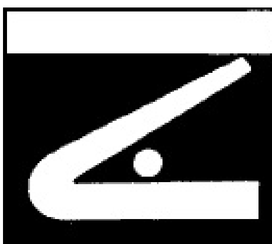
Bocht naar rechts.

K. N. A. C.



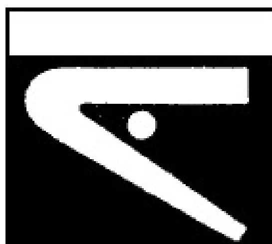
Bocht naar links.

K. N. A. C.



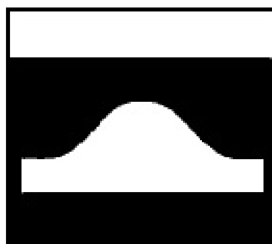
Bocht met stijging.

K. N. A. C.



Bocht met daling.

K. N. A. C.



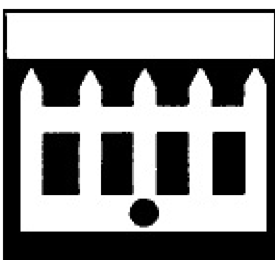
„Dos d'âne”.

K. N. A. C.

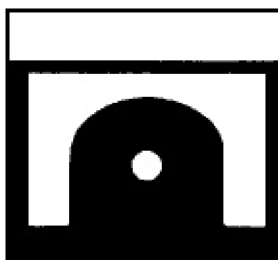


Knik.

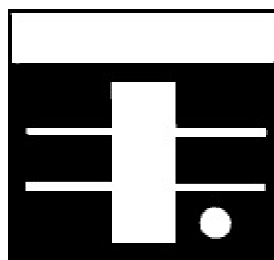
K. N. A. C. **K. N. A. C.** **K. N. A. C.** **K. N. A. C.**



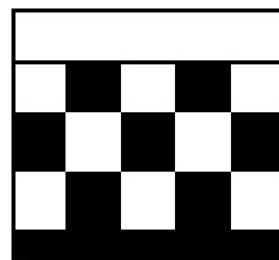
Spoorwegovergang.



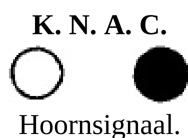
Doorgang onder viaduct.



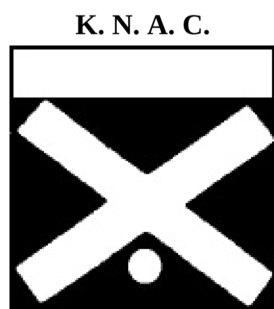
Railskruising over den weg.



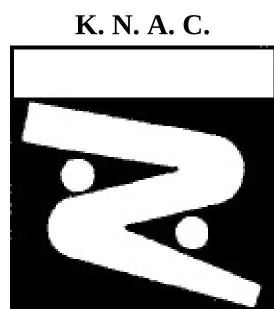
Slechte bestrating.



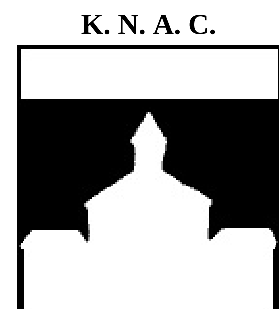
Hoornsignaal.



Gevaarlijke kruising.



Daling met gevaarlijke bochten.



Dorp.

De borden worden geplaatst ongeveer 200 M. vóór 't gevaarlijke punt en 2 M. boven den grond.

„	13.	VOSMAER, **Radium en Röntgenstralen**	45	„
„	14.	VOSMAER, **Telegrafie zonder draad**	45	„
„	15.	BETTS, **Zweedsche Gymnastiek**. Vrije oefeningen	75	„
„	16.	MACKENZIE, **Hoe men een goedk. Tent kan maken**.—**2e druk**	35	„
„	17.	LIERNUR, **Voetbal Omnia Vincit**. Blijspel	35	„
„	18.	ANTON, **Do you speak English?**—**Tweede druk**	35	„
„	19.	ANTON, **Parlez-vous Français?**	35	„
„	20.	ANTON, **Parla Italiano?**	35	„
„	21.	ANTON, **Parolas Esperante?**	35	„
„	22.	ANTON, **Sprechen Sie Deutsch?**	35	„
„	23.	ANTON, **Habla usted Espanol?**	35	„
„	24.	V. D. BOOM, **Wereld-Hulptaal**. Systeem „Ido”.—**Tweede druk**	45	„
„	25.	LURASCO, **De Vlinderverzameling**	45	„
„	26.	YVONNE, **Fröbelwerkjes**	45	„
„	29.	VISSER, **Volksnamen Geneesmiddelen**	95	„
„	30.	TOEPOEL, **Knotszwaaien en Balstooten**	60	„
„	31.	OTT, **Rijwiel. inrichting**.—**Derde druk**	45	„
„	32.	B. P. SCOUT, **Padvinders**. Handleiding.—**Tweede druk**	35	„
„	33.	ANTON, **De Hengelsport**	45	„
„	33a.	B. P. SCOUT, **Boschleven voor Padvinders**	35	„
„	34.	ACKERMAN, **Duiventeelt**	45	„
„	35.	ACKERMAN, **Konijnenfokken**	45	„
„	36.	LURASCO, **Het Zeewater-Aquarium**	45	„
„	37.	ANTON, **Ring-, Brug- en Standoefeningen**	45	„
„	38.	YVONNE, **Het Boek der Etiquette**.—**Tweede druk**	45	„
„	39.	SCHURICHT, **Motorrijwiel en zijne Behandeling**	75	„
„	40.	LURASCO, **Siervisschen en Amphibiën**	45	„
„	41.	WALTHER, **Samenstelling van Vliegmachines**	45	„
„	41a.	YVONNE, **Nieuw Kookboek**. 250 Recepten	60	„
„	42.	BARTELS, **Kanarieteelt**.—**Tweede druk**	45	„
„	43.	REMLOF, **Hoenderteelt**	45	„
„	44.	BARTELS, **De Octrooiwet**. Handleiding voor den uitvinder	60	„
„	44a.	YVONNE, **Handelscorrespondentie in 4 Talen**. I	45	„
„	45.	DISSE, **Redden van Drenkelingen**. Met 9 Foto's	45	„
„	46.	REMLOF, **Groenteteelt**.—**Tweede druk**	75	„
„	47.	PREISS, **Handleiding voor Postzegelverzamelaars**	35	„
„	48.	ORNITHOPHILOS, **Exotische Siervogels**	45	„
„	49.	LURASCO, **Handleiding voor Herbarium**	35	„
„	50.	**Hoe kan ik mijn brood verdienen?**	45	„
„	51.	ORNITHOPHILOS, **Inheemsche Zangvogels**	45	„
„	51a.	ANTON, **Engelsche Taal met Uitspraak**	35	„
„	52.	ANTON, **Hondenverzorging**	45	„
„	53.	V. D. WAAL, **Machineschrijven**	45	„
„	54.	BOS, **Zakhandboek v. d. Machinist-Bankwerker**.—**2e druk**	*f* 1.25	
„	55.	BOS, **Motor-Machinist**	„ 1.35	
„	56.	YVONNE, **Bereiding verschillende Dranken**. Americ. Drincs	45 Cent.	
„	57.	ABRAAS, **Padvinders Seinboek**	35	„

„	58.	DE REGT, **Nederlandsch voor Vreemdelingen**	45	„
„	59.	YVONNE, **Handleiding Jams, Geleien, Compôte's en Vla's**	45	„
„	60.	WEGERIF, **Wat moet men weten voor men laat bouwen**	75	„
„	61.	REMLOF, **Bijenteelt op beperkte ruimte**	75	„
„	62.	REMLOF, **Fruitteelt op beperkte ruimte**	90	„
„	63.	REMLOF, **Bloementeelt op beperkte ruimte**	90	„
„	64.	TER HAAR, **Eten om te leven**	45	„
„	65.	YVONNE, **Handleiding voor het Inmaken van Groenten**	45	„
„	66.	YVONNE, **Het gebruik van de Hooikist**.—**Tweede druk**	35	„
„	67.	DE REGT, **Holländisch für Deutsche**	45	„
„	68.	DE REGT, **Dutch for Englishmen**	45	„
„	69.	DE REGT, **Hollandais pour Français**	45	„
„	70.	GALESLOOT, **Snoeien van Bloemheesters**	75	„
„	71.	SCHILPEROORT, **Automobielrijden**	ƒ 1.25	
„	72.	DE JONG, **Administratieve Statistiek**	90 Cent.	



Overzicht aangebrachte correcties

De volgende correcties zijn aangebracht in de tekst:

Plaats	Bron	Correctie
Blz. -		—
Blz. -		—
Blz. 14	andors	anders
Blz. 18	[*Niet in Bron.*]	,
Blz. 19	ontleed	ontleedt
Blz. 29	,	.
Blz. 46	of	òf
Blz. 51	verblindde	verblinde
Blz. -	Eenvoud	Eenvoud.
Blz. -	„	Cent.
Blz. -		—
Blz. -	,	.
Blz. -	,	.
Blz. -	,	.
Blz. -	RARTELS	BARTELS

copy, a means of exporting a copy, or a means of obtaining a copy upon request, of the work in its original "Plain Vanilla ASCII" or other form. Any alternate format must include the full Project Gutenberg-tm License as specified in paragraph 1.E.1.

1.E.7. Do not charge a fee for access to, viewing, displaying, performing, copying or distributing any Project Gutenberg-tm works unless you comply with paragraph 1.E.8 or 1.E.9.

1.E.8. You may charge a reasonable fee for copies of or providing access to or distributing Project Gutenberg-tm electronic works provided that

- You pay a royalty fee of 20% of the gross profits you derive from the use of Project Gutenberg-tm works calculated using the method you already use to calculate your applicable taxes. The fee is owed to the owner of the Project Gutenberg-tm trademark, but he has agreed to donate royalties under this paragraph to the Project Gutenberg Literary Archive Foundation. Royalty payments must be paid within 60 days following each date on which you prepare (or are legally required to prepare) your periodic tax returns. Royalty payments should be clearly marked as such and sent to the Project Gutenberg Literary Archive Foundation at the address specified in Section 4, "Information about donations to the Project Gutenberg Literary Archive Foundation."

- You provide a full refund of any money paid by a user who notifies you in writing (or by e-mail) within 30 days of receipt that s/he does not agree to the terms of the full Project Gutenberg-tm License. You must require such a user to return or destroy all copies of the works possessed in a physical medium and discontinue all use of and all access to other copies of Project Gutenberg-tm works.

- You provide, in accordance with paragraph 1.F.3, a full refund of any money paid for a work or a replacement copy, if a defect in the electronic work is discovered and reported to you within 90 days of receipt of the work.

- You comply with all other terms of this agreement for free distribution of Project Gutenberg-tm works.

1.E.9. If you wish to charge a fee or distribute a Project Gutenberg-tm electronic work or group of works on different terms than are set forth in this agreement, you must obtain permission in writing from both the Project Gutenberg Literary Archive Foundation and Michael Hart, the owner of the Project Gutenberg-tm trademark. Contact the Foundation as set forth in Section 3 below.

1.F.

1.F.1. Project Gutenberg volunteers and employees expend considerable effort to identify, do copyright research on, transcribe and proofread public domain works in creating the Project Gutenberg-tm collection. Despite these efforts, Project Gutenberg-tm electronic works, and the medium on which they may be stored, may contain "Defects," such as, but not limited to, incomplete, inaccurate or corrupt data, transcription errors, a copyright or other intellectual property infringement, a defective or damaged disk or other medium, a computer virus, or computer codes that damage or cannot be read by your equipment.

1.F.2. LIMITED WARRANTY, DISCLAIMER OF DAMAGES - Except for the "Right of Replacement or Refund" described in paragraph 1.F.3, the Project

To learn more about the Project Gutenberg Literary Archive Foundation and how your efforts and donations can help, see Sections 3 and 4 and the Foundation web page at http://www.pglaf.org.

Section 3. Information about the Project Gutenberg Literary Archive Foundation

The Project Gutenberg Literary Archive Foundation is a non profit 501(c)(3) educational corporation organized under the laws of the state of Mississippi and granted tax exempt status by the Internal Revenue Service. The Foundation's EIN or federal tax identification number is 64-6221541. Its 501(c)(3) letter is posted at http://pglaf.org/fundraising. Contributions to the Project Gutenberg Literary Archive Foundation are tax deductible to the full extent permitted by U.S. federal laws and your state's laws.

The Foundation's principal office is located at 4557 Melan Dr. S. Fairbanks, AK, 99712., but its volunteers and employees are scattered throughout numerous locations. Its business office is located at 809 North 1500 West, Salt Lake City, UT 84116, (801) 596-1887, email business@pglaf.org. Email contact links and up to date contact information can be found at the Foundation's web site and official page at http://pglaf.org

For additional contact information:
Dr. Gregory B. Newby
Chief Executive and Director
gbnewby@pglaf.org

Section 4. Information about Donations to the Project Gutenberg Literary Archive Foundation

Project Gutenberg-tm depends upon and cannot survive without wide spread public support and donations to carry out its mission of increasing the number of public domain and licensed works that can be freely distributed in machine readable form accessible by the widest array of equipment including outdated equipment. Many small donations ($1 to $5,000) are particularly important to maintaining tax exempt status with the IRS.

The Foundation is committed to complying with the laws regulating charities and charitable donations in all 50 states of the United States. Compliance requirements are not uniform and it takes a considerable effort, much paperwork and many fees to meet and keep up with these requirements. We do not solicit donations in locations where we have not received written confirmation of compliance. To SEND DONATIONS or determine the status of compliance for any particular state visit http://pglaf.org

While we cannot and do not solicit contributions from states where we have not met the solicitation requirements, we know of no prohibition against accepting unsolicited donations from donors in such states who approach us with offers to donate.

International donations are gratefully accepted, but we cannot make any statements concerning tax treatment of donations received from outside the United States. U.S. laws alone swamp our small staff.

Please check the Project Gutenberg Web pages for current donation methods and addresses. Donations are accepted in a number of other ways including checks, online payments and credit card donations.
To donate, please visit: http://pglaf.org/donate